



Jaar 2017
Afdeling 3A
Nummer 264/1035
Publicatiedatum 29 september 2017
Agendapunt 37
Datum besluit B&W 18 juli 2017

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Singelgrachtgarage.

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 18 juli 2017
(Gemeenteblad afd. 1, nr. 1035);
Gelet op de Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.1, eerste lid,

Besluit:

1. Kennis te nemen van de naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix:
 - a. ingebrachte 18 zienswijzen en;
 - b. de positieve adviezen van de bestuurscommissies West en Centrum en deze te betrekken bij voorliggende besluitvorming;
2. de zienswijzen van een drietal adressanten zoals opgenomen en nader aangeduid in de bijgevoegde Nota van Beantwoording zienswijzen welke onderdeel uitmaakt van dit besluit, te beschouwen als niet tijdig ingediend en daarmee niet ontvankelijk te verklaren;
3. de zienswijzen als bedoeld onder beslispunt 1a) te beantwoorden overeenkomstig gesteld is in de bijgevoegde Nota van Beantwoording zienswijzen welke onderdeel uitmaakt van dit besluit;
4. het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1601BPGST-VG01 in elektronische en analoge vorm gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals ter inzage heeft gelegen vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootschalige Basiskaart Amsterdam, versie november 2011. De voornoemde wijziging ziet op het wijzigen van de omvang van de aanduiding 'specifieke vorm van water – 1 (swa – 1)' op de verbeelding welke met 2,40 meter wordt verbreed overeenkomstig een verleende ligplaatsvergunning;

5. geen grondexploitatieplan vast te stellen.

*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 27 september 2017.*

De plv. voorzitter



E. Unver

De raadsgriffier



mr. M. Pe MEC



Voordracht voor de raadsvergadering van
woensdag 27 en donderdag 28 september 2017

Jaar 2017
Afdeling 1
Nummer 1035
Publicatiedatum 20 september 2017
Agendapunt 37
Datum besluit B&W 18 juli 2017

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Singelgrachtgarage.

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

Besluit:

1. Kennis te nemen van de naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix:
 - a. ingebrachte 18 zienswijzen en;
 - b. de positieve adviezen van de bestuurscommissies West en Centrum en deze te betrekken bij voorliggende besluitvorming;
2. de zienswijzen van een drietal adressanten zoals opgenomen en nader aangeduid in de bijgevoegde Nota van Beantwoording zienswijzen welke onderdeel uitmaakt van dit besluit, te beschouwen als niet tijdig ingediend en daarmee niet ontvankelijk te verklaren;
3. de zienswijzen als bedoeld onder beslispoint 1a) te beantwoorden overeenkomstig gesteld is in de bijgevoegde Nota van Beantwoording zienswijzen welke onderdeel uitmaakt van dit besluit;
4. het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1601BPGST-VG01 in elektronische en analoge vorm gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals ter inzage heeft gelegen vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootschalige Basiskaart Amsterdam, versie november 2011. De voornoemde wijziging ziet op het wijzigen van de omvang van de aanduiding 'specifieke vorm van water – 1 (swa – 1)' op de verbeelding welke met 2,40 meter wordt verbreed overeenkomstig een verleende ligplaatsvergunning;
5. geen grondexploitatieplan vast te stellen.

Wettelijke grondslag

Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.1, eerste lid.

De Gemeenteraad is bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen.

Bestuurlijke achtergrond

Voorgeschiedenis en aanleiding

Het plan voor de garage is een gezamenlijk project van de stadsdelen Centrum en West. De bouw van een ondergrondse parkeergarage was als ambitie in het programma-akkoord 2006-2010 van beide stadsdelen opgenomen. Daar zijn enkele jaren van haalbaarheidsonderzoeken, diverse nota's en veel overleg met omwonenden en andere belanghebbenden aan vooraf gegaan. De garage is voornamelijk bestemd voor vergunninghouders (bewoners en ondernemers) en een klein deel bezoekers en heeft als hoofddoel om parkeerplekken bovengronds weg te halen en buurten en straten, autoluw, veiliger en schoner maken. Daarbij is meer groen, meer ruimte voor voetgangers, kinderen en fietsers en een wandelboulevard langs de Singelgracht het uitgangspunt.

Op 20 november 2007 hebben de dagelijkse besturen van stadsdelen Centrum en West een bestuursopdracht vastgesteld voor de planuitwerking voor de parkeergarage Marnix. Daartoe is op 23 juni 2009 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld in de stadsdeelraad van West en op 25 juni 2009 in de stadsdeelraad van Centrum. In de Nota zijn op basis van onderzoek en analyse de randvoorwaarden voor de parkeergarage ontwikkeld. Op 23 juni 2009 is eveneens de Visie en Plan van Aanpak Frederik Hendrikbuurt, vastgesteld door de stadsdeelraad West. Hiermee is besloten dat een aantal parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven en dat deze kunnen worden gecompenseerd in de Singelgrachtgarage Marnix.

Het Integraal Programma van Eisen (hierna: IPvE) is op 26 januari 2010 door de stadsdeelraad van West en op 28 januari 2010 door de stadsdeelraad van Centrum vastgesteld. Het IPvE beschrijft de eisen en randvoorwaarden waaraan de te realiseren garage moet voldoen. Uit de analyse in het IPvE is een voorkeursvariant naar voren gekomen: een smalle parkeergarage met gemiddeld 800 parkeerplaatsen en een ontsluiting in het Frederik Hendrikplantsoen. Het IPvE is gebaseerd op diverse technische en financiële haalbaarheidsonderzoeken. Er zijn aanvullende onderzoeken verricht (second-opinions) die de eerder uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken ondersteunen.

In 2010 is op initiatief van bewoners een raadplegend referendum Singelgrachtgarage Marnix gehouden. De stadsdeelraad van West heeft in juli 2010 besloten naar aanleiding van de meerderheid van stemmen van het referendum het besluit over het IPvE te handhaven. In 2013 heeft besluitvorming over de financiering van het project plaatsgevonden. In februari 2014 (toen het oude bestuurlijke stelsel nog van kracht was) is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. De zienswijzen die tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend zijn betrokken en hebben aanleiding gegeven het plan op onderdelen aan te passen. Het bestemmingsplan is met deze aanpassingen in september 2014 afgerond voor bestuurlijke behandeling echter niet ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Het programma-akkoord 2014-2018 van het huidige college is aanleiding geweest om de financiële onderbouwing nader tegen het licht te houden en het bestemmingsplanproces tijdelijk stil te leggen. In 2015 heeft de huidige Gemeenteraad de beleidsmatige wens tot het bouwen van de Singelgrachtgarage Marnix nogmaals bevestigd in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Op 5 juli 2016 heeft het college een overdrachtsbesluit over het project Singelgrachtgarage Marnix genomen. De vaststelling van het overdrachtsbesluit Singelgrachtgarage markeert de hervatting van besluit- en planvorming van de Singelgrachtgarage onder centraal-stedelijke regie. Bij de overdracht zijn afspraken gemaakt met de stadsdelen West en Centrum over de ambtelijke en bestuurlijke verantwoordelijkheid, de dekking van de voorbereidingskosten, de beoogde dekking van de realisatiekosten en is het vervolgproces inzichtelijk gemaakt.

Doel

Het voorliggende bestemmingsplan wordt het actuele toetsingskader om omgevingsvergunningen te verlenen en maakt een parkeergarage juridisch planologisch mogelijk.

Wat verandert er ten opzichte van de huidige bestemmingsplannen?

Het bestemmingsplan wijzigt op hoofdlijn de bestemming als volgt:

- a. het juridisch planologisch mogelijk maken van de Singelgrachtgarage Marnix inclusief onder meer de in- en uitrit, twee entreehuisjes met lift, drie entrees in vorm van open trap met omheining, ventilatievoorzieningen;
- b. een aantal aspecten met betrekking tot de jachthaven wijzigen, waaronder de uitbreiding met 8 ligplaatsen (van 70 naar 78 plaatsen in ruil voor het naar elders verplaatsen van het bedrijfsvaartuig) en het wijzigen van de locatie van de steiger en de plek van de woonboot Marnixkade 81W naar Marnixkade 78.

Onderbouwing besluit

Ad 1 t/m 3 – Ingebrachte zienswijzen & adviezen bestuurscommissies

Ingebrachte zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix heeft met ingang van 6 april 2017 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Er zijn 18 zienswijzen ingediend. De zienswijzen waarbij een gebrek is geconstateerd, zoals het ontbreken van een handtekening, zijn in de gelegenheid gesteld dit gebrek te herstellen ten behoeve van zekerheidsstelling van hun beroepsmogelijkheden. Daarnaast zijn 5 adressanten waarvan de zienswijzen buiten de termijn van terinzagelegging zijn ontvangen in de gelegenheid gesteld een verschoonbare reden kenbaar te maken waardoor deze alsnog ontvankelijk kunnen zijn. Aangezien 3 van de 5 aangeschreven adressanten niet hebben gereageerd op het verzoek om een verschoonbare reden kenbaar te maken, wordt voorgesteld deze niet ontvankelijk te verklaren. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat voor deze (niet ontvankelijke) zienswijzen ambtshalve bij deze besluitvorming zijn betrokken.

De zienswijzen hebben op hoofdlijnen betrekking op de nut en noodzaak van de garage, de financiering, verkeerskundige aspecten, luchtkwaliteit, de jachthaven, de

in- en uitrit en zorgen over de uitvoering (overlast tijdens de bouw, schade aan panden), herinrichting openbare ruimte en het kappen van bomen. De zienswijzen zijn in de Nota van Beantwoording zienswijzen voorzien van een beantwoording. Voor de volledige beantwoording wordt hiernaar verwezen. Uit de voorgestelde beantwoording volgt dat de zienswijzen aanleiding geven tot één wijziging van het ontwerpbestemmingsplan ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan. De wijziging heeft betrekking op het wijzigen van de omvang van de aanduiding 'specifieke vorm van water – 1 (swa – 1)' op de verbeelding welke met 2,40 meter wordt verbreed, conform de verleende ligplaatsvergunning. Ook met deze verbreding van het aanduidingsvlak is de minimale doorvaartbreedte van 13 meter gegarandeerd.

Adviezen bestuurscommissies

Parallel aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix zijn tevens de bestuurscommissies West en Centrum in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen. Beide bestuurscommissies hebben een positief advies uitgebracht welke bij deze voordracht zijn bijgevoegd. De bestuurscommissie West heeft in haar advies nog aandacht gevraagd voor de overdrachtsbrief van wethouder Litjens aan de raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid d.d. 5 juli 2016 en deze op te nemen in het bestemmingsplan:

- de 1-op-1 opheffingsnorm;
- de beoogde verdeling van het gebruik van de garage (80% bewoners/20% bezoeker);
- het uitgangspunt van "de smalle variant".

In reactie hierop wordt meegegeven dat voornoemde afspraken inderdaad gelden en onderdeel zijn van c.q. meegenomen in het eerdere Overdrachtsbesluit en in het Uitvoeringsbesluit. Het ontwerpbestemmingsplan is met inachtneming van de vorenstaande vrijgegeven voor terinzagelegging. Gelet hierop behoeft het bestemmingsplan geen aanpassing mede omdat de voorgestelde wijziging geen betrekking heeft op bovengenoemde punten.

Ad 4 – Gewijzigde vaststelling

Voorgesteld wordt om het voorliggende bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix op één aspect gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen. De wijziging ziet op het wijzigen van de omvang van de aanduiding 'specifieke vorm van water – 1 (swa – 1)' op de verbeelding welke met 2,40 meter verbreed, conform de verleende ligplaatsvergunning. In het navolgende volgt een korte beschrijving van de inhoud van het bestemmingsplan.

Begrenzing plangebied

De grenzen van het plangebied zijn afgestemd op het gebied waar de parkeergarage met de bijbehorende in- en uitrit wordt gerealiseerd. De grenzen van het plangebied zijn als volgt:

- zuidzijde: de brug van de Tweede Hugo de Grootstraat;
- oostzijde: het midden van de Marnixkade (het Marnixbad ligt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan);
- noordzijde: de brug van het Marnixplein;
- westzijde: Frederik Hendrikplantsoen, midden van de Nassaukade.

Geldend regime

Het voorliggende bestemmingsplan beoogt de drie vigerende bestemmingsplannen Westerpark Zuid (2008), Westelijke Binnenstad (2013) en Jordaan 1999 gedeeltelijk te vervangen.

Programma

Het voorliggende bestemmingsplan kent een aantal (dubbel)bestemmingen, zoals Groen, Verkeer, Water, Waarde – Archeologie en Waarde – Cultuurhistorie. Voor de gehele beschrijving van alle bestemmingen wordt kortheidshalve verwezen naar hoofdstuk 17 van de toelichting.

Procedure

- Voorontwerpbestemmingsplan

In deze fase van de planvorming vindt het wettelijk vooroverleg plaats als ook de participatie

Wettelijk vooroverleg

Gedurende het wettelijke vooroverleg zijn 3 reacties ontvangen, namelijk van Waternet en twee binnengemeentelijke reacties namelijk van de toenmalige Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en van Bureau Monumenten en Archeologie (BMA). Waternet heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben. De reactie van DRO luidde dat het voorontwerpbestemmingsplan past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende Structuurvisie en de Mobiliteitsaanpak. Op verzoek van BMA is de waarde archeologie aangepast.

Participatie

Aangezien bij de startnotitie (juni 2008) en in het kader van de Nota van Uitgangspunten (maart en april 2009) reeds participatie heeft plaatsgevonden c.q. inspraak is verleend is in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan afgezien van participatie en inspraak.

Hierbij wordt nog opgemerkt dat in de fase van de Nota van Uitgangspunten een klankbordgroep is geformeerd, waarin een groep van circa 18 omwonenden en belanghebbenden meer diepgaand kon meedenken over de plannen voor de garage. Daarnaast heeft bij de totstandkoming van het IPvE een zeer intensieve communicatie plaatsgevonden met de klankbordgroep met onder andere 'meet the expert-bijeenkomsten' en excursies.

- Ontwerpbestemmingsplan – februari 2014

Het ontwerpbestemmingsplan heeft in februari 2014 ter inzage gelegen waarbij op 4 maart 2014 een informatieavond (met circa 100 bezoekers) is georganiseerd en een ieder in de gelegenheid is geweest om een zienswijze in te dienen. Er zijn 72 schriftelijke zienswijzen ingediend, een deel van de zienswijzen is namens twee of meerdere personen ingediend. De destijds opgestelde nota van beantwoording zienswijzen is niet toegestuurd aan de indieners van de zienswijzen, omdat het bestemmingsplan in 2014 uiteindelijk niet ter vaststelling is aangeboden aan de Gemeenteraad.

- Ontwerpbestemmingsplan – april 2017

Op 28 maart 2017 heeft het college het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage

Marnix vrijgegeven. Het (nieuwe) ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 6 april 2017 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van terinzagelegging is op 18 april een informatieavond georganiseerd waarin in een plenair gedeelte uitleg is gegeven over het ontwerpbestemmingsplan met aansluitend een informatiemarkt.

Aandachtspunten

- Aangewezen stedelijk gebied

Bij besluit van 15 november 2016 heeft het college besloten om het project Singelgrachtgarage Marnix aan te wijzen als stedelijk gebied/project/belang voor wat betreft de bevoegdheid tot voorbereiding van bestemmingsplannen.

- Stedelijke kaders

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de stedelijke kaders opgesteld en vormt geen strijd met provinciaal dan wel rijksbeleid.

- Parkeren

Het Parkeerplan Amsterdam is op 6 november 2012 door het college vastgesteld. In het parkeerplan is besloten om in het gehele centrumgebied (waaronder delen van Oud-West en Westerpark) in de periode tot 2020 circa 5.000 extra inpandige parkeerplaatsen te realiseren. Daarvoor zullen circa 2.600 parkeerplaatsen van straat verdwijnen. Per saldo worden conform het parkeerplan dus parkeerplaatsen toegevoegd. Daarnaast worden nieuwe parkeergarages gebouwd. In het Parkeerplan is de Singelgrachtgarage Marnix genoemd als locatie die met 800 plekken bijdraagt aan het streven om extra inpandige parkeerplaatsen te realiseren. De bouw van de Singelgrachtgarage Marnix geeft uitvoering aan het Parkeerplan.

Bij de Singelgrachtgarage Marnix worden de parkeerplaatsen op straat opgeheven volgens de opheffingsnorm 1:1 (dus één plek opheffen op straat betekent één plek in de garage). Dit wijkt af van het parkeerplan waarin een netto toename van het aantal parkeerplaatsen wordt voorzien. Op 5 juli 2016 heeft het college het overdrachtsbesluit vastgesteld waarbij is besloten dat voor de Singelgrachtgarage Marnix van het Parkeerplan wordt afgeweken.

- *Economische uitvoerbaarheid*

Planschade

In het kader van dit bestemmingsplan is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd. Uit de bij de analyse is geconstateerd dat er naar verwachting geen sprake zal zijn van planschade die voor vergoeding in aanmerking komt. Voorgaande betekent dat dit besluit geen financiële consequenties heeft.

Gemeentelijke dekking

Ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid is het volgende van belang. Door afspraken in het programma-akkoord 2014-2018 viel de dekking voor de in 2013 genomen kredietbesluiten weg en is het project eind 2014 tijdelijk 'on hold' gezet. Voorafgaand aan hervatting van de planvorming van de Singelgrachtgarage zijn tussen het college en de bestuurscommissies van de stadsdelen Centrum en West de volgende afspraken gemaakt:

- de kredietbesluiten uit 2013 komen te vervallen, omdat hiervoor geen dekking is en de verantwoordelijkheid voor het realiseren van garages inmiddels centraal stedelijk is belegd;

- o uitgangspunt is dat de voorbereidingskosten tot en met 2016 van € 3,5 miljoen worden gedekt door de stadsdelen Centrum en West;
- o voor de overige voorbereidingskosten en de uitvoerings- en exploitatiekosten is door middel van een Uitvoeringsbesluit een nieuw krediet beschikbaar gesteld waarbij het Stedelijk Mobiliteitsfonds als dekking dient. Het voornoemde Uitvoeringsbesluit wordt in dezelfde vergadering als het voorliggende bestemmingsplan behandeld maar voorafgaand aan het voorliggende bestemmingsplan vastgesteld.

Derhalve wordt het voorliggende bestemmingsplan uitvoerbaar geacht.

De twee direct aan de garage gekoppelde herinrichtingsprojecten (Jordaan en de Frederik Hendrikbuurt) zijn belegd bij respectievelijk stadsdeel Centrum en stadsdeel West. De budgetten voor de herinrichting van de Frederik Hendrikbuurt in stadsdeel West zijn opgenomen in het Stedelijk Mobiliteitsfonds en daarmee gedekt. Ook de budgetten voor de herinrichting in de Noordelijke Jordaan in stadsdeel Centrum zijn opgenomen in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP 2017-2020) en worden gedekt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds.

Kostenverhaal

Dit aspect heeft betrekking op het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan op grond van de Wro en komt nader aan de orde bij beslispoint 5.

Overig

De toelichting is op enkele punten aangevuld en geactualiseerd. Omdat de toelichting van het bestemmingsplan geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit, hebben deze wijzigingen in de toelichting geen juridische status in formele zin.

Wettelijke termijn

De Wro bepaalt dat de vaststelling van een bestemmingsplan binnen 12 weken na afloop van de terinzagelegging moet plaatsvinden. Met de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan in de vergadering van september wordt niet voldaan aan deze wettelijke termijn omdat gedurende het zomerreces er geen vaststelling kan plaatsvinden.

Ad 5 – Geen exploitatieplan vaststellen

Op grond van de Wro moet voor een bestemmingsplan een grondexploitatieplan worden vastgesteld. Hiervan kan worden afgezien wanneer de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd zijn. Omdat de grond eigendom is van de gemeente, is er geen aanleiding tot het opstellen van een exploitatieplan in de zin van de Wro als wordt geen noodzaak gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen kan worden besloten af te zien van een exploitatieplan.

	Financiële paragraaf		
Grondexploitatie: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Financiële dekking:	
Investering: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Afschrijvingstermijn:	
		Gebruikt rentepercentage:	%
		Looptijd krediet:	

Is de regeling kredieten van toepassing: Ja/Nee		Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	€			
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja/Nee						
Zijn er risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?						
	Financiële gevolgen					
	Jaar T	T+1	T+2	T+3	T+4	Volgnummer
Kapitaallasten						
Overige exploitatielasten						
Baten						
Saldo ten laste van de algemene middelen						
Waarvan nog niet gedekt						

Toelichting

Gelet op hetgeen over hetgeen over economische uitvoerbaarheid is opgemerkt is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar en derhalve heeft het voorliggende ruimtelijke besluit geen financiële consequenties.

Geheimhouding

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

1. verbeelding;
2. nota van beantwoording zienswijzen (geanonimiseerd);
3. adviezen van bestuurscommissies West en Centrum.

Ter inzage gelegd

- Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix bestaande uit:
1. toelichting;
 2. bijlagen behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan;
 3. nota van beantwoording zienswijzen (niet geanonimiseerd);
 4. regels;
 5. bijlage bij regels.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ruimte en Duurzaamheid, Dafne Struijk, 06 8364 3302, d.struijk@amsterdam.nl;
Verkeer en Openbare Ruimte, Sylvia de Bruin, 06 1072 9503,
s.de.bruin@amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester



Nota van Beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 27-9-2017, NR. 264/1035
DE RAADSGRIFFIER,

Colofon

Opdrachtgever	Verkeer & Openbare Ruime
Opdrachtnemer	Ruimte & Duurzaamheid
Datum	6 juli 2017

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 5 april 2017 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 6 april 2017 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen als ook raadpleegbaar via internet, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Tijdens de termijn van terinzagelegging is op 18 april 2017 een informatieavond georganiseerd waarin in een plenair gedeelte uitleg is gegeven over het ontwerpbestemmingsplan met aansluitend een informatiemarkt. Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage opgenomen.

Behandeling zienswijzen

Ontvangen zienswijzen

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
1			11 mei 2017
2			9 mei 2017
3			11 mei 2017
4			17 mei 2017
5			17 mei 2017
6			24 april 2017
7			19 mei 2017
8			17 mei 2017
9			17 mei 2017
10			15 mei 2017
11			17 mei 2017
12			23 mei 2017
13			17 mei 2017
14			17 mei 2017
15			19 mei 2017
16			19 mei 2017
17			19 mei 2017
18	(mondeling 30 juni 2017)		

Ontvankelijkheid

Overeenkomstig artikel 3.8 Wro is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door een ieder naar voren kunnen worden gebracht.

Bij enkele ingebrachte zienswijzen zijn gebreken geconstateerd zoals het ontbreken van handtekeningen en onduidelijkheid over de zenddatum. Deze adressanten zijn aangeschreven met het verzoek de gebreken te helen dan wel inzicht te geven in het moment van verzending. De adressanten die geen handtekening hadden geplaatst hebben binnen een week na het verzoek alsnog een ondertekende zienswijze ingediend.

Buiten de termijn van terinzagelegging zijn vijf zienswijzen ontvangen: nummers 7, 12, 15, 16 en 17. Op de enveloppe van adressant 7 staat geen poststempel, zodat niet is na te gaan of de zienswijze tijdig bij de post bezorgd is. Adressant 12 heeft zijn zienswijze bij de balie van het stadsdeel afgegeven, waarna het enige tijd – niet na te gaan is hoe lang – heeft geduurd, voordat de zienswijze op correcte wijze is ingeboekt. De zienswijzen van de adressanten 7 en 12 worden gezien het voorgaande geacht binnen de termijn te zijn ingediend.

De adressanten onder 15, 16 en 17 zijn aangeschreven met het verzoek om een reden voor verschoonbaarheid aan de gemeente kenbaar te maken. Deze adressanten hebben geen verschoonbare reden opgegeven.

Adressant onder 18 heeft op 17 mei telefonisch kenbaar gemaakt een mondelinge zienswijze te willen indienen. Dit is op 30 juni 2017 gebeurd. Doordat het verzoek binnen de gestelde termijn is gedaan, is deze mondelinge zienswijze als ontvankelijk beschouwd.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hanteert de wettelijke termijnen zeer strikt tijdens de beroepsprocedure. Voorgaande leidt tot de conclusie dat de zienswijzen 15, 16 en 17, geen verschoonbare reden hebben en derhalve in beginsel niet in behandeling worden genomen. Er is wel beoordeeld of de zienswijzen nog punten of belangen bevatten die betrokken dienen te worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan, punten die nog niet door andere adressanten naar voren zijn gebracht en derhalve zijn deze ambtshalve betrokken bij de beantwoording en de besluitvorming.

Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Gezien het aantal zienswijzen en de hoeveelheid inhoudelijke punten die door meerdere personen in de zienswijze zijn aangehaald, is er voor gekozen om de zienswijzen per inhoudelijk punt te beantwoorden, en daarbij aan te geven in welke zienswijze dit punt naar voren is gebracht.

1. ALGEMEEN

1.1 Nut en noodzaak / belangenafweging

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 10, 12, 15,

Gevraagd wordt om bezinning, het plan te heroverwegen of nog beter, te schrappen.

Antwoord

Aan de keuze om de parkeergarage te bouwen ligt een aantal politieke besluiten ten grondslag, onder andere de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015). Er heeft dus op meerdere momenten een integraal afwegingsmoment plaatsgevonden. Deze besluiten staan in dit kader niet ter discussie. Het bestemmingsplan is een juridisch planologische vertaling van de gemaakte keuzes.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 4, 16, 18

Het "probleem" (geparkeerde auto's in de openbare ruimte) is onvoldoende aangetoond en niet met actuele onderzoeken onderbouwd. Veel bewoners ervaren het probleem niet. Er lijkt slechts sprake van een politiek standpunt.

Antwoord

Het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte in de stad is één van de beleidsdoelen van het gemeentebestuur. Omdat de ruimte op straat schaars is, worden parkeerplaatsen op straat verplaatst naar een ondergrondse garage om zo op straat meer ruimte te hebben voor voetgangers, fietsers, groen en speelvoorzieningen. Dit staande beleid is met de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) door de gemeenteraad nogmaals bevestigd. De principiële keuze om parkeerplaatsen te verplaatsen naar een ondergrondse garage staat in dit kader niet meer ter discussie. Het bestemmingsplan is een juridisch planologische vertaling van deze keuze.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 3, 4, 6, 9, 10, 13, 15

Al jaren is er een trend dat mensen steeds meer autodelen en dat steeds minder mensen een eigen auto hebben. Uit onderzoek zou blijken dat een deelauto (zoals Greenwheels) 3,14 eigen auto's vervangt. Daarnaast maken steeds meer mensen gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Daarmee wordt de noodzaak van het 1-op-1 vervangen van parkeerplaatsen minder nodig. Geld uitgeven aan een parkeergarage die over 10 jaar niet meer nodig is, is onverstandig.

Antwoord

Er is in de grote steden en vooral in Amsterdam inderdaad sprake van een toename van het aanbod en gebruik van deelauto's en een toename van gebruik van het openbaar vervoer. Dit heeft echter vooralsnog niet geleid tot een afname van het aantal vergunninghouders. Samenhangend met de bouw van de Singelgrachtgarage worden parkeerplaatsen op het maaiveld 'verplaatst' naar de garage. Hierdoor wordt een kwalitatieve verbeterslag gerealiseerd in de openbare ruimte, zonder dat de parkeerdruk toeneemt.

Wat betreft het effect van deelauto's zijn er verschillende visies. Als de genoemde vervangingswaarde van 3,14 klopt, zal dit voor een deel teniet gedaan worden door het feit dat er ook een auto toegevoegd moet worden, namelijk voor een auto van Greenwheels, Connectcar of een andere autodeelfirma. Een parkeerplek voor die deelauto kan niet door andere auto's gebruikt worden. Per saldo zal de winst derhalve maximaal 2,14 zijn per deelauto. Gegeven de geringe groei van het aantal deelauto's heeft deze waarde nauwelijks effect.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15

In heel Amsterdam is er sprake van een afname van het autobezit. In 2025 zal er geen sprake meer zijn van particulier autobezit, parkeervergunningen zullen niet meer bestaan, alle voertuigen zijn zelfrijdend, bestuurders en rijbewijzen bestaan niet meer. Daarom is de bouw van de parkeergarage overbodig.

Antwoord

Deze toekomstvisie van de adressanten wordt niet door de gemeente gedeeld.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15

Conform het gemeentelijk beleid wordt er geïnvesteerd in een autoluwe binnenstad, waarbij de auto zoveel mogelijk aan de rand van de stad moet worden gestald en verder vooral het openbaar vervoer moet worden gebruikt. Het realiseren van een parkeergarage staat haaks op dit beleid.

Antwoord

Het doel van het bouwen van de parkeergarage is niet het realiseren van een autoluwe binnenstad. Het doel van de parkeergarage is om de bestaande parkeercapaciteit te handhaven en deze voor een deel te verplaatsen naar een ondergrondse parkeergarage zodat de vrijkomende openbare ruimte voor andere doelen kan worden ingericht, zoals meer groen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers, etc.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 4, 8, 10, 18

De parkeergarages in de binnenstad zoals Q-park aan de Marnixstraat staan leeg en zijn niet rendabel. Het bouwen van een nieuwe parkeergarage onder Singelgracht is daarom nutteloos. Bezoekers aan de binnenstad kunnen beter gebruik maken van het openbaar vervoer.

Antwoord

De Singelgrachtgarage wordt gebouwd voor vergunninghouders en bezoekers. Dit is gelijk aan hoe nu parkeerplaatsen op straat worden gebruikt, waarbij een deel van de parkeerplaatsen wordt gebruikt door bezoekers aan het gebied. Q-park Marnixstraat is gebouwd en in gebruik als een openbare parkeergarage voor bezoekers aan de stad en gedeeltelijk voor abonneementhouders, maar niet voor vergunninghouders. Dit is dus een wezenlijk andere opzet.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 16

Tijdens de bouw worden maximaal 150 parkeerplaatsen aan de Marnixkade en de Nassaukade (oostzijde) opgeheven. Voor deze tijdelijk op te heffen plaatsen zal geen voorziening worden getroffen. Als dat waar is, is de garage overbodig.

Antwoord

Tijdens de bouw worden maximaal 150 parkeerplaatsen tijdelijk opgeheven, 130 in West en 20 in Centrum. Bij de herinrichting van de Frederik Hendrikbuurt - het project dat voor een deel parallel loopt aan de bouw van de garage - is voorzien in tijdelijke compensatie van het verlies aan parkeerplaatsen gedurende de bouw van de garage. Als gevolg hiervan geldt dat de parkeercapaciteit in de Frederik Hendrikbuurt tijdelijk minder is. Periodiek zal gemonitord worden of de parkeerdruk in de praktijk niet onaanvaardbaar hoog wordt. Een parkeerdruk van 90% wordt over het algemeen als kritische grens beschouwd. Mocht deze 90% toch overschreden worden dan kan worden ingegrepen door het vergunningplafond in het deelvergunninggebied 'Frederik Hendrikbuurt' te verlagen. Dit betekent dat het totaal aantal vergunningen dat beschikbaar wordt gesteld in deze buurt verminderd wordt.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 4, 16

Bewoners ervaren geen parkeerdruk in de buurt, dus de bouw van de parkeergarage is niet nodig.

Antwoord

Het doel van de parkeergarage is ook niet om de parkeerdruk te verlagen, om die reden worden de parkeerplaatsen van straat 1-op-1 gecompenseerd in de nieuwe garage. Het aantal parkeerplaatsen zal dus niet toenemen.

1.2 Alternatieven

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 16

De alternatieve locaties en oplossingen zijn niet onderzocht.

Antwoord

In het kader van de Nota van uitgangspunten is uitgebreid onderzoek gedaan naar de alternatieve locaties, zie ook de plantoelichting.

De politieke keuze om een parkeergarage van ongeveer 800 plekken (bandbreedte: 785 tot 815) te bouwen, is onder andere in het bestuursakkoord (2006-2010) en bij de vaststelling van het Integraal Programma van Eisen (2010) gemaakt. De gemeenteraad van Amsterdam

heeft dit bij de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) nogmaals bevestigd. Deze keuze is anno 2017 nog actueel. Het opheffen van 800 parkeerplaatsen op straat zonder deze te compenseren in een parkeergarage is niet wenselijk. De principiële keuze om parkeerplaatsen te verplaatsen naar een ondergrondse garage staat in dit kader niet meer ter discussie. Het bestemmingsplan is een juridisch planologische vertaling van deze keuze.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Er zou meer moeten worden geïnvesteerd in autodelen en ander vervoer in plaats van een nieuwe garage.

Antwoord

De gemeente zet ook in op het stimuleren en verbeteren van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Tegelijkertijd blijft er vraag naar voldoende parkeerruimte in de stad. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren is ervoor gekozen om de bestaande parkeerplaatsen te verplaatsen naar een ondergrondse garage.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 9

Er zijn alternatieven voor de Singelgrachtgarage aangedragen met een globale inschatting van kosten daarbij. Als alternatief voor de garage is de aanschaf van 30 elektrische stadsbussen, het stimuleren van autodelen en het bouwen van een fietstoren bij Amsterdam Centraal.

Antwoord

De voorgestelde maatregelen kunnen helpen om andere beleidsdoelen te verwezenlijken, maar bieden geen oplossing om de openbare ruimte in de Frederik Hendrikbuurt en de Jordaan te verbeteren.

1.3 Maatschappelijk draagvlak / referendum

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 6, 8, 9, 16

Het maatschappelijk draagvlak ontbreekt. Ten tijde van het referendum waren de feiten en effecten (kap van bomen, verdwijnen van parkeerplaatsen op straat) nog onvoldoende duidelijk. Er is geen draagvlak onder de bewoners voor deze garage.

Antwoord

De uitkomsten van het referendum staan in dit kader niet ter discussie. Hetzelfde geldt voor de (meerdere) politieke besluiten over de bouw van de parkeergarage die sinds 2009 zijn genomen door gekozen volksvertegenwoordigers. Zie voor een overzicht hiervan hoofdstuk 1 van de plantoelichting. Zo is bijvoorbeeld in 2015 de Uitvoeringsagenda Mobiliteit vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 1

Adressanten verwachten dat de parkeerbehoefte in de stad eerder toe zal nemen in plaats van afnemen, ondanks het toenemende gebruik van deelauto's. Het project Singelgrachtgarage dient daarmee een algemeen belang.

Antwoord

De reden voor het bouwen van de parkeergarage is niet het treffen van maatregelen voor een al dan niet toenemende parkeerbehoefte. De reden voor de bouw van de parkeergarage is de beleidsmatige wens om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren door het verplaatsen van parkeerplaatsen van straat naar een ondergrondse garage.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 18

Bewoners van de Jordaan zitten niet te wachten op een garage. Ze willen liever de parkeerplaatsen op straat houden. Mensen willen dat het schoon blijft, dus geen Airbnb.

Antwoord

Het besluit om de parkeerplaatsen op straat op te heffen en onder te brengen in een garage is gemaakt door een democratisch gekozen orgaan. Dat besluit staat niet ter discussie.

1.4 Beleidsmatige onderbouwing

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 8

Het is niet duidelijk waarom in het parkeer- en mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam is gekozen voor parkeergarages in en rond het centrum in plaats van aan de rand van de stad of langs de A10.

Antwoord

De inhoud en de overwegingen van het vastgestelde gemeentelijk beleid staan in dit kader niet ter discussie.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Gevraagd is om een onderzoek naar welk verkeer noodzakelijk is voor het goed functioneren van de stad. Een opgave van beroepen die essentieel zijn voor een veilige en gezonde stad is een goede start voor het formuleren van een beleid naar een autoluwe stad.

Antwoord

Dit zijn suggesties voor het vormen van gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid dat in dit kader niet aan de orde is. De Singelgrachtgarage past binnen het vastgestelde gemeentelijk beleidskader, ondermeer de Uitvoeringsagenda Mobiliteit uit 2015.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 1

Het beleid van de gemeente dat erop is gericht om in een compacte stad auto's zoveel mogelijk ondergronds te laten parkeren en boven de grond meer ruimte voor andere functies te creëren, is volgens de adressanten goed verdedigbaar.

Antwoord

Het is goed om te lezen dat deze beleidslijn door de adressanten wordt gesteund.

2. FINANCIERING

2.1 Kosten voor de bouw van de parkeergarage

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 4, 6, 9, 13, 16, 18

Bezwaar wordt gemaakt tegen het uitgeven van 60 miljoen euro voor een parkeergarage waar de bewoners niet op zitten te wachten. Gelet op de bezuinigingen die de gemeente heeft moeten doorvoeren is het investeren van 60 miljoen zeer onverantwoord.

Antwoord

Het besluit om de parkeergarage te realiseren en daarvoor voldoende krediet beschikbaar te stellen is in 2013 door zowel de deelraad van stadsdeel West als de deelraad van stadsdeel Centrum genomen. Op 15 november 2016 heeft het college van B&W positief besloten over de overdracht van het project van de stadsdelen naar de centrale stad. Deze besluiten staan in het kader van het bestemmingsplan niet ter discussie. Gelijk met het vaststellen van het bestemmingsplan zal de gemeenteraad van Amsterdam een uitvoeringsbesluit nemen over de bekostiging.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 6, 9, 16

Er zijn zorgen over overschrijdingen van de begrote kosten.

Antwoord

De kosten voor de bouw van de parkeergarage zijn inzichtelijk gemaakt en hiervoor wordt door de gemeenteraad een uitvoeringsbesluit genomen.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 9

Het project is onvoldoende financieel onderbouwd.

Antwoord

De kosten voor de bouw van de parkeergarage zijn inzichtelijk gemaakt en hiervoor wordt door de gemeenteraad een uitvoeringsbesluit genomen.

2.2 Uitvoeringsbesluit

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 7

Er wordt een kredietbesluit vastgesteld. De inhoud en omvang van dit besluit is niet bekend, zodat niet kan worden beoordeeld of het besluit voldoende omvattend is om de exploitatiekosten op lange termijn te dekken. Het concept besluit had gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage moeten worden gelegd.

Antwoord

Het Uitvoeringsbesluit (en daarmee kredietbesluit) is een besluit dat door de gemeenteraad van Amsterdam wordt genomen. In dit besluit worden de geraamdekosten van de garage en de dekking hiervoor vastgelegd. Het uitvoeringsbesluit waarover de gemeenteraad voor de vaststelling van het bestemmingsplan beslist, is een technisch besluit dat voor de inhoudelijke beoordeling van financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet nodig is.

2.3 Planschade

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 10, 16

Tijdens de bouw zullen de panden niet of nauwelijks verkoopbaar zijn. Dit schaadt de financiële zekerheid. Ook na voltooiing van de bouw zal de waarde van de panden dalen door de toename van het autoverkeer, de toename van de luchtverontreiniging en de aantasting van het uitzicht vanuit de panden.

Antwoord

Er wordt naar gestreefd om hinder of overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Voor zover er tijdens de bouw sprake is van enig nadeel valt dit in beginsel onder normaal maatschappelijk risico. Dit is afhankelijk van de omstandigheden. Mocht er sprake zijn van een abnormale situatie, die niet onder het normaal maatschappelijk risico valt en waarbij een benadeelde in het bijzonder wordt getroffen, dan bestaat de mogelijkheid om een beroep te doen op de Algemene Verordening Nadeelcompensatie van de gemeente Amsterdam.

Verder volgt uit de risicoanalyse planschade (bijlage bij het bestemmingsplan) en de toelichting van het bestemmingsplan dat er niet of nauwelijks sprake is van verlies van uitzicht, toename van verkeersbewegingen of verslechtering van luchtkwaliteit. Er zal daarom niet of nauwelijks sprake zijn van planschade.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Door de parkeergarage zal er sprake zijn van een grotere publieksstroom op de Nassaukade en Marnixkade. Dit kan leiden tot vermindering van de beleving van privacy.

Antwoord

In de risico analyse planschade die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd is dit aspect onderzocht. Daarin is aangegeven dat het effect, door de verspreiding van het

publiek over de maximaal 5 uitgangen voor voetgangers en de ligging van de uitgangen aan de voetgangersgebieden die aan de kade worden gerealiseerd, beperkt zal zijn.

2.4 Exploitatie

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

De bezettingsgraad van gemeentelijke garages is slecht, waardoor er exploitatieverliezen zijn.

Antwoord

Eventuele exploitatieverliezen zijn verwerkt in het uitvoeringsbesluit en worden gedekt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12

Er is ten onrechte geen exploitatieplan vastgesteld. De kosten van de grondexploitatie bestaan niet alleen uit de grond zelf maar ook uit het bouwrijp maken, de inrichting van de openbare ruimte en overhead.

Antwoord

Een exploitatieplan is alleen nodig als de kosten die de gemeente moet maken (onder andere voor herinrichting van de openbare ruimte) niet via een andere weg kunnen worden gedekt. Met de bouwer van de parkeergarage zal een privaatrechtelijke overeenkomst worden gesloten. Het uitvoeringsbesluit beschrijft de kosten van de bouw, bouwrijp maken en inrichting van de openbare ruimte, waarbij de begroting wordt gedekt met middelen uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds.

3. DE PARKEERGARAGE EN ENTREEVOORZIENINGEN

3.1 Parkeergarage

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 8

De parkeergarage verwoest een mooie plek in Amsterdam dat Unesco beschermd stadsgezicht is.

Antwoord

Het plangebied ligt grotendeels buiten het gebied dat is aangewezen als UNESCO-erfgoed. Ondanks dat heeft over de omvang, situering en uitvoering van de garage en de bijbehorende voetgangersentrees overleg plaatsgevonden met onder andere de Commissie Welstand en Monumenten. De omvang van de entreevoorzieningen is beperkt, er is veel aandacht besteed aan de uitvoering en de situering aan de Marnixkade is beperkt tot plekken in het verlengde van de zijstraten. Het plan is daarmee inpasbaar in het beschermde stads- en dorpsgezicht. De Commissie Welstand en Monumenten is akkoord met de oplossing voor de voetgangersentrees.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 13, 18

Komen er genoeg voorzieningen voor elektrische auto's in de garage zoals laadpalen?

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt een parkeergarage mogelijk, ook voor elektrische auto's. Voorzieningen om dergelijke auto's op te laden zijn op grond van het bestemmingsplan mogelijk.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 10, 13, 15

Gevraagd is om de parkeergarage ook open te stellen voor fietsers, brommers en scooters. Mensen die naar de parkeergarage komen zullen veelal op de fiets komen. Deze fietsen moeten vervolgens op straat worden gestald in de toch al volle openbare ruimte.

Antwoord

De parkeergarage wordt uitsluitend toegankelijk voor autoverkeer. In de omvang van de garage, de plek en de omvang van de entreevoorzieningen en in- en uitrit is geen rekening gehouden met fietsers in de garage. De garage wordt hoofdzakelijk een bewonersgarage met een verzorgingsgebied van waaruit bewoners de garage lopend kunnen bereiken. Eventuele fietsen kunnen op straat worden gestald. Door het opheffen van parkeerplaatsen op straat komt daar ook extra ruimte voor vrij. In de plannen voor de openbare ruimte wordt ook rekening gehouden met extra stallingsruimte voor fietsers op straat (fietsnietjes).

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Als het een 3-laagse parkeergarage wordt, dan wordt de parkeergarage korter. Wat betekent dat voor de ventilatievoorziening in het plantsoen en de lifthuisjes aan het begin?

Antwoord

De ventilatievoorziening mag alleen worden gerealiseerd in het plantsoen, en de lifthuisjes alleen op de aangewezen plekken. Dat is het ruimtelijk kader voor de aannemer.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15, 18

Adressanten hebben zorgen over de brede variant van de parkeergarage. In het concept bestemmingsplan van 2014 was nog sprake van een smalle variant.

Antwoord

Ook het ontwerpbestemmingsplan in 2014 stond een parkeergarage van kade tot kade toe. Het bestemmingsplan regelt wat er maximaal gebouwd mag worden. De extra breedte die het plan biedt, hoeft niet tot een bredere garage te leiden, maar geeft de uitvoerder ook speelruimte in het zoeken naar de situering die in verband met het behoud van bomen optimaal is.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Hoe wordt het toegangssysteem zodanig ingericht dat de parkeerplaatsen eerlijk worden verdeeld onder de vergunninghouders van West en Centrum? Het kan niet zo zijn dat

bewoners van West geen plek in de garage kunnen vinden omdat teveel bewoners van Centrum in de garage geparkeerd staan. Worden de parkeerplaatsen in de garage eerlijk toegewezen of verdeeld onder de vergunninghouders?

Antwoord

Het al dan niet toewijzen van parkeerplaatsen aan vergunninghouders valt buiten de strekking van dit bestemmingsplan.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

In de toelichting van het bestemmingsplan in 2014 is aangegeven dat bij de entree van de parkeergarage nog geen onderscheid gemaakt wordt tussen bewoners van Centrum en bewoners van West. Het kan dan zo zijn dat de garage volstaat met bewoners van Centrum en de bewoners van West geen plek vinden.

Antwoord

Het al dan niet toewijzen van parkeerplaatsen aan vergunninghouders valt buiten de strekking van dit bestemmingsplan.

3.2 In- en uitrit

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 5

De in- en uitrit van de parkeergarage loopt vlak langs het plein waar de leerlingen van het Cartesius Lyceum pauzeren. De afscherming van de inrit moet hoog genoeg zijn zodat er geen ballen overheen vliegen en leerlingen niet over het hek klimmen. Daarnaast mag het hek ook niet te hoog zijn om het aanzicht van het park niet teveel aan te tasten.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt bouwwerken geen gebouwen zijnde mogelijk met een hoogte van 3 meter. Hiermee kunnen afschermende bouwwerken rond de inrit worden gebouwd waar de leerlingen niet overheen kunnen klimmen.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12, 15

Waarom wordt de in- en uitrit niet langs de Nassaukade gerealiseerd? Daar is plek genoeg. De inrit in het plantsoen is zeer ongewenst. Is deze mogelijkheid onderzocht? Zo ja, kan dat onderzoek openbaar worden gemaakt?

Antwoord

In het kader van de Nota van Uitgangspunten (2009) is onderzocht welke opties er zijn voor de locatie van de in- en uitrit. In dat kader is ook de variant langs de Nassaukade onderzocht. De nota van uitgangspunten is openbaar en op internet te raadplegen. De optie langs de Nassaukade is toen afgefallen, zie voor de afwegingen de Nota van Uitgangspunten. In het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan is deze optie nogmaals onderzocht. Naar aanleiding van een negatief advies van de Commissie Welstand en Monumenten op 21 december 2016 is deze optie wederom afgefallen.

3.3 Entreevoorzieningen voetgangers

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 13

De gebouwde entreevoorziening aan de Nassaukade zorgt voor een onaanvaardbare verslechtering van het uitzicht vanuit de woningen aan de Marnixkade.

Antwoord

De gebouwde entreevoorziening aan de Nassaukade wordt maximaal 4,50 meter hoog en 25 m² groot. De afstand van de entreevoorziening aan de Nassaukade tot de woningen aan de Marnixkade is ruim 40 meter. Hierdoor is er geen sprake van een onevenredige beperking van het uitzicht.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 9

De lifthuisjes zullen de UNESCO monumentale stadsgezichten voor eeuwig aantasten.

Antwoord

Er worden 2 entreegebouwtjes gerealiseerd, één aan de Marnixkade, één aan de Nassaukade. Deze gebouwtjes hebben een oppervlakte van maximaal 25 m² en een bouwhoogte van maximaal 4,50 meter. Over de locatie, omvang en verschijningsvorm van deze entreevoorzieningen is een visie opgesteld die mede met Monumenten en Archeologie is opgesteld en waar de cultuurhistorische belangen mee zijn gewogen. Door de gekozen locaties en omvang is het effect op het stadsgezicht minimaal. Zie in dat kader de visie die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

3.4 Brandveiligheid

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 17, 18

Door een toename van het aantal elektrische auto's zal het risico op brand toenemen. Er is een risico op het ontploffen van accu's. Hier bestaan nog geen afdoende blusmethoden voor.

Antwoord

De parkeergarage dient gebouwd te worden conform de bouw en veiligheidseisen in de wet en regelgeving. De aannemer moet daarvoor onder andere een omgevingsvergunning aanvragen, die getoetst wordt door onder andere de brandweer. Daarbij zullen de laatste inzichten, ook met betrekking tot elektrische auto's, worden meegenomen. De gemeente heeft bij het opstellen van de eisen voor deze garage vooroverleg met de brandweer gevoerd. Eén van de eisen van de brandweer, een sprinklerinstallatie, zal worden ingewilligd. Daarnaast zullen in het contract voor de garage eisen opgenomen worden die de functionaliteit en overzichtelijkheid van de garage moeten borgen.

3.5 Sociale veiligheid in de parkeergarage

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 8, 14

Gevreesd wordt voor het gebruik van de parkeergarage als plek om drugs te dealen, afval te dumpen, vandalisme te plegen, voor dak- en thuislozen om te slapen en voor terreur- en gijzelingsacties. De sociale veiligheid in de garage is niet gewaarborgd.

Antwoord

De parkeergarage zal uitsluitend toegankelijk zijn voor houders van parkeervergunningen en (betalende) bezoekers. Het wordt geen openbaar toegankelijke ruimte zoals een station of een park. In de garage worden camera's opgehangen die door de beveiliging van de garage zullen worden bekeken.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Komt er cameratoezicht en wordt er live gemonitord? Worden camerabeelden opgeslagen? En komt er een alarmknop in de garage?

Antwoord

Zie het antwoord hierboven. De vragen richten zich overigens op uitvoerbaarheidsaspecten die niet in een bestemmingsplan worden geregeld.

3.6 Toeristen

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 14

De gemeente kiest met de bouw van de parkeergarage voor de toeristen, zodat zij goed kunnen parkeren, lopen, winkelen en verblijven.

Antwoord

De bouw van de parkeergarage heeft tot doel om de openbare ruimte in de Frederik Hendrikbuurt en de Jordaan te verbeteren voor de bewoners en gebruikers van de stad. Het doel van de parkeergarage is niet om meer toeristen te trekken.

3.7 Eigendom van de garage

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12

In de plantoelichting (p.60) staat dat de gemeente eigenaar blijft van de parkeergarage. Hoe kan dit worden gewaarborgd?

Antwoord

De gemeenteraad besluit over het bestemmingsplan, waarmee eventuele toekomstige wijzigingen op dit besluit ook door de gemeenteraad moeten worden bekrachtigd.

4. OPENBARE RUIMTE

4.1 Wandelpromenade Nassaukade

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 9, 10, 16

Door de bouw van de parkeergarage zal de openbare ruimte langs de Nassaukade verslechteren. De parkeerplaatsen die langs de Nassaukade worden weggehaald leveren netto geen openbare ruimte op. Geen ouder laat zijn kinderen daar spelen vanwege de gevaarlijke situatie langs de drukke weg en het water. Het wordt een wandelpad van niks naar nergens. Bovendien belemmeren de entreevoorzieningen al het zicht op het water.

Antwoord

In de planvorming wordt uitgegaan van het realiseren van een wandelpromenade langs de Singelgracht. Daarmee wordt de kwaliteit van de openbare ruimte ter plaatse verbeterd. De locatie leent zich gelet op de omvang, de ligging langs een drukke weg en de ligging direct aan het water inderdaad niet goed voor speelvoorzieningen voor kleine kinderen. Daar is in het naastgelegen Frederik Hendrikplantsoen wel voldoende gelegenheid voor. In het Frederik Hendrikplantsoen wordt conform het op 17 december 2013 vastgestelde definitief ontwerp een nieuwe speelvoorziening gerealiseerd.

Aan de zijde van de Nassaukade wordt één entreevoorziening in de vorm van een gebouwtje van 4,50 meter hoog en 25 m² oppervlakte gerealiseerd. De andere entreevoorziening is een trapgat met omheining. Over de gehele lengte van de Nassaukade zijn de entreevoorzieningen een marginale invulling die het zicht op het water.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 10

Voorgesteld wordt om een proefperiode in te stellen op de Nassaukade, waarbij de bestaande parkeerplaatsen over een bepaalde tijd worden opgeheven en dan kijken wat er gebeurt met de ruimte. Wordt er echt wel gewandeld, wordt er gespeeld door kinderen, worden er honden uitgelaten?

Antwoord

De strook langs de Nassaukade zal na voltooiing van de bouw worden ingericht als wandelpromenade met een hoogwaardige inrichting die voor mensen aantrekkelijk zal zijn om over te wandelen. Langs de kade komen entreevoorzieningen voor voetgangers, het zal dus een plek zijn waar wandelaars moeten zijn, al is het alleen maar om de garage te betreden. Er hoeft niet vooraf te worden aangetoond dat de mensen daar ook daadwerkelijk gaan lopen.

4.2 Herinrichting openbare ruimte

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 7

Er is onvoldoende garantie dat het maaiveld na de bouw van de parkeergarage wordt ingericht zoals in de plantoelichting is beschreven. Er is onvoldoende garantie dat de parkeerplaatsen ook daadwerkelijk worden opgeheven.

Antwoord

Voor de herinrichting van de openbare ruimte zijn plannen voor de openbare ruimte vastgesteld door het gemeentebestuur en hier zijn financiële middelen voor gereserveerd. In deze plannen verdwijnen parkeerplaatsen en worden ter plaatse groenvoorzieningen, speelvoorzieningen of brede stoepen gerealiseerd. De herinrichting van enkele straten in de Frederik Hendrikbuurt conform de vastgestelde plannen inmiddels in uitvoering. De regels van het bestemmingsplan stellen het opheffen van parkeerplaatsen op straat als voorwaarde voor het in gebruik nemen van de garage. Zie ook de volgende opmerking en het antwoord daarop.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 7

In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het aantal op te heffen parkeerplaatsen. Daarbij is bepaald dat de garage pas in gebruik mag worden genomen als minimaal de helft van het aantal parkeerplaatsen (400) daadwerkelijk is opgeheven. Dit is onvoldoende. Alleen een voorwaardelijke verplichting die voorziet in de opheffing van alle parkeerplaatsen voor ingebruikname van de parkeergarage is voldoende om het daadwerkelijk uitvoeren van deze intentie te waarborgen.

Antwoord

Er is gekozen om in de voorwaardelijke verplichting te regelen dat 50% van het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage daadwerkelijk opgeheven moet zijn voordat de garage in gebruik mag worden genomen. Dat betekent dat op het moment dat de parkeergarage in gebruik genomen mag worden er ongeveer 400 parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn opgeheven. Een hoger percentage zou leiden tot een nog groter aantal opgeheven parkeerplaatsen, met een hoge parkeerdruk tot gevolg. En dat is ongewenst. Met een percentage van 50% is al in voldoende mate geborgd dat er ook daadwerkelijk parkeerplaatsen worden opgeheven.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 14

Parkeren voor fietsers is een probleem. De ruimte op maaiveld die vrijkomt door het opheffen van de parkeerplaatsen wordt ingericht als fietsparkeren. Dat wordt gezellig maar niet mooi. Wat is de winst voor de openbare ruimte?

Antwoord

De ruimte die vrijkomt door het opheffen van de parkeerplaatsen wordt onder andere ingericht als fietsparkeerplaats. Ook komt er meer groen, speelplekken en bredere stoepen. Zie hiervoor de inrichtingsplannen voor de Frederik Hendrikbuurt en de Jordaan.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Hoeveel parkeerplaatsen worden er opgeheven in de Noord Jordaan. In de tabel staat 240 als getal, in de tekst staat 289.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking zijn de getallen in de toelichting geactualiseerd.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 7

De parkeerplaatsen aan de Marnixkade zijn bestemd als "Verkeer-1". Op grond van het bestemmingsplan staat daarmee niet vast dat deze parkeerplaatsen verdwijnen. Adressanten geven aan dat de bewoners van de Marnixkade het zouden toejuichen als de parkeerplaatsen verdwijnen en de bomen behouden kunnen blijven. Verzocht wordt daarom om het verdwijnen van de parkeerplaatsen aan de Marnixkade te borgen door deze ruimte te bestemmen als "woonerf" of "groen", zodat er geen parkeerplaatsen meer mogen worden gerealiseerd.

Antwoord

De gemeente maakt momenteel in samenwerking (bijna coproductie) met de bewoners en ondernemers van de Jordaan Noord een plan waarin wordt bepaald waar precies de parkeerplaatsen worden opgeheven. Van de 400 parkeerplaatsen die voor de Jordaan zijn gereserveerd, zijn er inmiddels 110 opgeheven. Het plan dat met bewoners en ondernemers wordt opgesteld gaat over exacte locatie van de 290 nog op te heffen parkeerplaatsen. Om de wensen van bewoners over dit punt te inventariseren heeft de gemeente buurtinterviews en een digitale enquête gehouden. Daar zijn ruim 900 reacties op binnengekomen. Momenteel is een werkgroep (bestaande uit bewoners en enkele ondernemers) aan de slag om het plan verder uit te werken. Hierbij wordt getracht tegemoet te komen aan de meest voorkomende wensen uit de buurt. De wens om parkeerplaatsen langs de Marnixkade op te heffen is niet groot. Voor de Marnixkade zal het aantal parkeerplaatsen dat wordt opgeheven daarom beperkt blijven tot enkele plekken die moeten worden opgeheven vanwege de bereikbaarheid van de entreevoorzieningen. Er is gelet op het voorgaande geen aanleiding om de bestemming van de Marnixkade te wijzigen, omdat het merendeel van de parkeerplaatsen gehandhaafd zal blijven.

4.3 Tweede Marnixplantsoen

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 16

Door de realisatie van de ventilatievoorziening in het Tweede Marnixplantsoen wordt deze "parel" in ernstige mate aangetast in zijn natuurlijke schoonheid en daardoor in de gebruikswaarde door bewoners. Daarnaast komen er fietsenrekken, twee entrees en kiosken op de Nassaukade. Hierdoor wordt het historische aanzicht van het plantsoen ernstig geweld aan gedaan.

Antwoord

De ventilatievoorziening in het Tweede Marnixplantsoen wordt gerealiseerd aan de waterzijde van het park en wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de onderzijde van het talud. Gelet op de beperkte hoogte van maximaal 1 meter zal de ventilatievoorziening vanuit het Tweede Marnixplantsoen niet of nauwelijks zichtbaar zijn. De beschikbare groene ruimte voor bewoners in het park blijft door deze oplossing nagenoeg gelijk. Er komt aan de zijde van het plantsoen één voetgangersentree in de vorm van een open trap met omheining. Door de beperkte hoogte (alleen een omheining van maximaal 2 meter hoog) en de beperkte oppervlakte (20 m²) is het effect op het aanzicht van het plantsoen minimaal.

4.4 Jachthaven

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 4, 7, 13, 15

Er zijn bezwaren tegen de uitbreiding van de jachthaven. De gehele Singelgracht wordt hierdoor een jachthaven. De waterbeleving en weidsheid van de gracht vanaf de Marnixkade gaat hierdoor volledig verloren en zichtlijnen worden geblokkeerd.

Antwoord

In de huidige situatie is langs de Marnixkade een jachthaven gerealiseerd met een capaciteit van 70 plaatsen voor pleziervaartuigen. De lengte van de jachthaven, gemeten langs de kade, bedraagt ruim 200 meter. De boten zijn dwars op de kade afgemeerd langs een steiger die op circa 0,5 meter vanaf de kade is gebouwd. Om de niet-openbare steiger af te schermen voor publiek is er langs de kade over de gehele lengte van de jachthaven een hek met een hoogte van circa 2,50 meter gebouwd. Ter hoogte van de Nieuwe Tuinstraat is er een bedrijfsvaartuig behorend bij de jachthaven afgemeerd met een hoogte van circa 3 meter vanaf de kade en een lengte van ongeveer 20 meter. In de huidige situatie is er vanaf de straat (Marnixkade) slechts gedeeltelijk zicht op de gracht door de vele geparkeerde auto's, de bestaande jachthaven, het bijbehorende bedrijfsvaartuig en de woonboten.

In de nieuwe situatie zal de situering voor de jachthaven op de volgende punten wijzigen:

- Het bedrijfsvaartuig dat het zicht op het water ontnemt zal naar elders worden verplaatst, in ruil daarvoor mogen er 8 ligplaatsen extra worden gerealiseerd. Het totale ruimtebeslag van de jachthaven wijzigt door deze ruil niet of nauwelijks.
- Aan de Marnixkade worden 2 voetgangersentrees voor de parkeergarage in het water gerealiseerd, waardoor de bestaande ligplaatsen van de jachthaven op die plek moeten opschuiven.
- De jachthaven wordt ongeveer 1,50 meter verder van de kade gesitueerd, zodat het detonerende hek kan verdwijnen. Het aantal ligplaatsen blijft hierbij gelijk.

Als gevolg van het verwijderen van het hek en het verplaatsen van het bedrijfsvaartuig zal het zicht op en de beleving van het water over het geheel genomen verbeteren. Ook voor de plekken waar in de nieuwe situatie pleziervaartuigen van de jachthaven komen te liggen zal er in voldoende mate zicht zijn op het water door de beperkte omvang (lengte, breedte en hoogte) van de pleziervaartuigen.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 7, 13

Door de vergroting van de jachthaven is er in combinatie met de verhuurboten aan de overzijde geen sprake meer van de vereiste minimale doorvaartbreedte van 13 meter.

Antwoord

Dit is onjuist, ook met de vergrote jachthaven is er nog een doorvaartbreedte van minimaal 13 meter, zie het wateradvies dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Waternet heeft als waterbeheerder hiermee ingestemd.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 13, 15

Door het uitbreiden van de jachthaven wordt het beschermde stadsgezicht aangetast. De uitbreiding is bovendien in strijd met de Nota van uitgangspunten Singelgrachtzone, Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone en de adviezen van de Commissie Welstand en Monumenten.

Antwoord

De Commissie Welstand en Monumenten heeft ervoor gepleit om de steiger van de jachthaven verder van de kade te bouwen zodat het hek kan verdwijnen, daar wordt in de huidige plannen vanuit gegaan.

Het klopt dat in de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone is aangegeven dat jachthavens niet zouden mogen uitbreiden. Maar in geval van de jachthaven aan de Marnixkade zijn er goede redenen om hiervan af te wijken, zie voorgaande punten.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15

Door de uitbreiding van de jachthaven kunnen bewoners bij mooi weer niet meer rustig aan de kade zitten met zicht op vrij water of hun bootje langs de kade aanleggen.

Antwoord

Doordat het hek verdwijnt en doordat de steiger van de jachthaven een paar meter van de kade komt te liggen wordt het juist mogelijk om aan de kade te zitten.

Door de keuze om de entreevoorzieningen in het water te bouwen en het bedrijfsvaartuig te verplaatsen naar elders wordt de ruimte aan de Marnixkade om pleziervaartuigen af te meren inderdaad verkleind.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15

Aangenomen wordt dat voor de uitbreiding van de jachthaven nog een "gewone vergunningenprocedure" wordt gevolgd en dat dit niet onderhands via dit bestemmingsplan wordt geregeld.

Antwoord

De nieuwe omvang en plek van de jachthaven wordt met dit bestemmingsplan geregeld, in alle openbaarheid (niet onderhands), inclusief alle juridische waarborgen (zienswijzen, beroep, etc) . Voor de bouw van de steigers zal nog een omgevingsvergunning voor het bouwen nodig zijn, maar de planologische afweging wordt in dit bestemmingsplan gemaakt.

4.5 Sloepdelen

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 13

Sloepdelen mag een dubbele rij boten leggen in de Singelgracht. Daardoor gaat het uitzicht vanuit de woningen aan de Marnixkade volledig verloren en is er geen sprake van een doorvaartbreedte van 13 meter.

Antwoord

Sloepdelen heeft voor het afmeren van de sloepen een ligplaatsvergunning (juli 2013), de ligplaatsen zijn ook al opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Westerpark Zuid. Er is dus geen sprake van een nieuwe situatie. De verleende ligplaatsvergunning staat in dit kader niet ter discussie. Conform de ligplaatsvergunning mogen er 20 sloepen (plus één serviceboot) worden afgemeerd. Voor de sloepen geldt een maximale breedte van 2,20 meter, een maximale lengte van 5,50 meter en een maximale hoogte van 0,9 meter per boot. Gelet op de lengte van de steiger mogen deze boten worden afgemeerd in twee rijen. De afstand tussen de sloepen en de woningen aan de Marnixkade is ruim 33 meter, zodat er geen sprake is van een beperking van het uitzicht.

Naar aanleiding van de zienswijze is de exacte maatvoering nogmaals gecontroleerd. Uitgaande van de bestaande maatvoering van de steiger en de maatvoering van de sloepen conform de ligplaatsvergunning is de aanduiding "swa-1" (die van toepassing is voor Sloepdelen) met 2,40 meter zodat recht wordt gedaan aan de verleende ligplaatsvergunning. De doorvaartbreedte van 13 meter blijft ook met deze wijziging gegarandeerd.

4.6 Eénrichtingsverkeer Frederik Hendrikplantsoen

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12

De conclusies in het luchtkwaliteitsrapport voor de éénrichtingsvariant kunnen niet kloppen en dat is voldoende aanleiding om de éénrichtingsvariant te schrappen.

Antwoord

Het al dan niet instellen van éénrichtingsverkeer is in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde, daarvoor zal een verkeersbesluit moeten worden genomen.

Op het aspect luchtkwaliteit wordt ingegaan onder 5.1.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12

De éénrichtingsvariant zal zorgen voor verkeerskundige knelpunten en sluipverkeer.

Antwoord

Het al dan niet instellen van éénrichtingsverkeer is in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde, daarvoor zal een verkeersbesluit moeten worden genomen.

4.7 Kappen van bomen

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 3, 9, 10

Het Frederik Hendrikplantsoen wordt volledig geruïneerd door de kap van diverse bomen. Ook moeten elders veel bomen wijken voor de garage.

Antwoord

Het behoud van zoveel mogelijk bomen is uitgangspunt geweest bij de keuze voor de plek van de in- en uitrit. Er is geen sprake van het ruïneren van het plantsoen, omdat door de gekozen ligging van de in- en uitrit verreweg het grootste deel van het Frederik Hendrikplantsoen onaangetast blijft.

Het bestemmingsplan kan uitsluitend regels bevatten voor het bouwen en voor het gebruiken van gronden. Voor het kappen van bomen is een omgevingsvergunning (kapvergunning) nodig, waarbij wordt getoetst aan de bomenverordening en niet aan het bestemmingsplan.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 12

Een toezegging uit 2009 over het behoud van bomen wordt geschonden. Uit het bomenonderzoek blijkt nu namelijk dat damwanden grote schade aan bomen kan veroorzaken. Gevraagd wordt om de damwanden op een zodanige afstand van de bomen te zetten dat de kans op schade nihil wordt.

Antwoord

Het bestemmingsplan staat een parkeergarage over de volle breedte van de gracht toe. Bij de selectie van de uitvoerende partij wordt onder andere gekeken naar de manier waarop de uitvoerder ervoor zorgt dat de kans op schade aan bomen zo klein mogelijk is. Daarbij kan de plek van de damwanden een belangrijke factor zijn.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 1

Uit de verschillende rapporten blijkt dat de bomen langs de Nassaukade niet allemaal een lange levensduur hebben. Voor de gezonde bomen moeten heel wat bouwkundige maatregelen worden genomen om deze bomen te behouden. Ook deze gezonde bomen hebben niet het eeuwige leven. Adressant pleit er daarom voor om de bestaande bomenrijen langs de Nassaukade te kappen en na voltooiing van de bouw nieuwe bomen te planten. Dat scheelt een hoop bouwkosten en nieuwe aanplant zal na een paar jaar meer beeldbepalend zijn dan de huidige beplanting de laatste jaren is geweest.

Antwoord

Het uitgangspunt in de planvorming is toch het zoveel mogelijk sparen van bomen, omdat dit een breed gedragen wens in de buurt is.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15

In het ontwerpbestemmingsplan is de bomenschets niet opgenomen, daarmee is onvoldoende duidelijk hoeveel bomen er moeten sneuvelen. In het gesprek dat bewoners op 12 mei hebben gehad met ambtenaren is toegezegd om dit te herstellen.

Antwoord

Het bestemmingsplan staat een parkeergarage over de volle breedte van de gracht toe. Bij de selectie van de uitvoerende partij wordt onder andere gekeken naar de manier waarop de uitvoerder ervoor zorgt dat de kans op schade aan bomen zo klein mogelijk is.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15

In een gesprek op 12 mei dat de adressanten hebben gehad met de ambtenaren is de adressant overtuigd geraakt van de inzet van het projectteam om zoveel mogelijk bomen te sparen en in het aanbestedingscontract ruime aandacht te besteden aan het behoud en niet beschadigen van bomen. Rigoureuze snoei van beeldbepalende bomen zou daarmee van de baan zijn.

Antwoord

Het is al geruime tijd de inzet van de gemeente om het aantal te kappen bomen zo klein mogelijk te houden. Het is fijn dat de gemeente daar nu ook de adressanten van heeft kunnen overtuigen.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 11

Er is onvoldoende rekening gehouden met de monumentale waarde van bomen. Het beschermde stadsgezicht heeft niet alleen betrekking op gebouwen, maar ook op bomen.

Antwoord

Bij de keuze van de locatie van de in- en uitrit en de entreevoorzieningen is rekening gehouden met de aanwezige (monumentale) bomen. De plek van de bouwwerken is zodanig gekozen dat een zo klein mogelijk aantal bomen moeten worden gekapt.

4.7 Ligplaatsen en vaartuigen algemeen

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 18

Er moet ruimte komen voor elektrische boten en de ligplaatsen moeten behouden blijven.

Antwoord

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat de huidige ligplaatsen in het rak waar de garage wordt gebouwd, na voltooiing van de bouw terugkeren. Aan de wens van de adressant wordt daarmee voldaan. Of deze boten worden ingenomen door elektrische boten of anderszins aangedreven boten valt buiten de strekking van dit bestemmingsplan.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 18

Compenseer elektrische vaarders.

Antwoord

Onduidelijk is wat hier wordt bedoeld door de adressant. Het al dan niet compenseren van elektrische valt in ieder geval buiten de strekking van dit bestemmingsplan.

5. MILIEU ASPECTEN

5.1 Luchtkwaliteit

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 10, 13, 14, 16

Door de komst van de parkeergarage zal er meer verkeer zijn en zal de luchtkwaliteit niet verbeteren of zelfs verslechteren. Alleen minder verkeer verbetert de luchtkwaliteit, maar dat is door de bouw van de garage niet aan de orde.

Antwoord

Het doel van de parkeergarage is niet om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar om de kwaliteit van de openbare ruimte in de omliggende woonbuurten te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is dat de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit in acht worden genomen. Door het concentreren van de parkeerplaatsen in de parkeergarage wordt niet meer verkeer aangetrokken, maar wordt het verkeer, meer dan in de huidige situatie, geconcentreerd op een aantal hoofdwegen rond de parkeergarage. In het luchtkwaliteitonderzoek is onderzocht of de concentratie van verkeersstromen leidt tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden op en rond de betreffende straten. Dit is niet het geval. De bouw van de parkeergarage kan daardoor, binnen de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit, helpen aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. In het luchtkwaliteitonderzoek is ook de situatie doorgerekend waarbij de parkeergarage volledig in gebruik is, terwijl er geen parkeerplaatsen zijn opgeheven op straat (die situatie houdt dus een toevoeging van 800 parkeerplaatsen in). Zelfs deze 'worst case'-situatie blijkt aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer te voldoen.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 6, 16

In het ontwerpbestemmingsplan is sprake van ontluchting via de kademuur van het Tweede Marnixplantsoen. Onduidelijke is wat de kwaliteit van de lucht uit de ontluchtingsroosters is. De vraag is of deze luchtkwaliteit binnen de wettelijke normen valt van 2015.

Antwoord

Dit aspect is onderzocht in 2013 (zie hiervoor de rapportage van bureau Deerns dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd). Door Deerns is in juni 2017 bevestigd dat de onderzoeksresultaten uit 2013 nog actueel zijn voor zowel de rekenresultaten als het huidige wettelijke kader. Het luchtafvoerrooster in de kade van het Tweede Marnixplantsoen is een gelijkwaardige oplossing voor een afblaasvoorziening op 5 meter boven het maaiveld. Het luchtkwaliteitsonderzoek toont aan dat de ventilatievoorziening ruimschoots voldoet aan de bepalingen uit de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit.

Het bevoegde gezag (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) heeft het rapport beoordeeld en heeft schriftelijk aangegeven in te kunnen stemmen met de bevindingen en de conclusies.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 5

Onderzocht zou moeten worden of bij de in- en uitrit wordt voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van luchtkwaliteit. Dat is extra van belang omdat naast de in- en uitrit kinderen spelen en onderwijs genieten.

Antwoord

De in- en uitrit is meegenomen in de uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoeken. Uit deze onderzoeken (zie bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan) is gebleken dat er aan de grenswaarden wordt voldaan die voor luchtkwaliteitconcentraties gelden.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 16

Te verwachten is dat de normen voor fijn stof, stikstofdioxide en benzeen zullen worden bijgesteld. Onduidelijk is of er dan ook wel kan worden voldaan.

Antwoord

In het luchtkwaliteitonderzoek is conform de nu geldende wet- en regelgeving gerekend.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12, 14

Gevraagd is of in de onderzoeken luchtkwaliteit de meest recente gegevens van het Ministerie zijn meegenomen, waarin staat dat het verkeer in de grote steden binnen afzienbare tijd vastloopt. Daarnaast zou de NO₂ uitstoot in Nederland zijn gestegen en is de uitstoot van auto's gestegen en onjuist gebleken. Tenslotte zou het wegverkeer toenemen met 11,3% tussen 2015 en 2021.

Antwoord

In de onderzoeken luchtkwaliteit die zijn uitgevoerd is gerekend met de meest recente verkeersgegevens, wet- en regelgeving. De cijfers van het Ministerie waar de adressant op doelt betreffen verkeersgegevens van de Rijkswegen. Daar heeft de Singelgrachtgarage geen effect op.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 14

Adressanten eisen een realistische en onbevooroordeelde contra-expertise voor het aspect luchtkwaliteit, zeker voor het moment dat de garage in gebruik zal worden genomen.

Antwoord

Het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau overeenkomstig de wettelijke reken- en meetvoorschriften. Er is geen aanleiding om aan de uitkomsten daarvan te twijfelen. Het onderzoek luchtkwaliteit heeft 2026 als planhorizon, en in dat jaar is de parkeergarage in gebruik. De conclusies ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn dus ook van toepassing op de situatie dat de parkeergarage in gebruik is.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Het onderzoek benzeen is niet geactualiseerd.

Antwoord

Dit is onjuist, in het geactualiseerde luchtkwaliteitonderzoek is het aspect benzeen onderzocht.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is bepaald dat een project niet mag leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Er is slechts een overschrijding van 1% toegestaan. Uit het onderzoek is gebleken dat de concentraties van de verschillende stoffen in 2026 gelijk uitkomen. Dat is onmogelijk als uit het verkeersonderzoek blijkt dat het verkeer op de Nassaukade toeneemt.

Antwoord

De adressant heeft de luchtkwaliteitberekeningen vergeleken van de situatie 2026 zonder parkeergarage, de situatie 2026 met parkeergarage en éénrichtingsverkeer Frederik Hendrikplantsoen en de situatie 2026 met parkeergarage en tweerichtingsverkeer. Daarbij heeft de adressant alle berekende waarden van alle 13 meetpunten gemiddeld. Uit onderzoek blijkt dat op het ene punt er sprake is van een kleine toename en bij het andere punt van een kleine afname zodat het goed kan zijn dat gemiddeld over alle meetpunten er geen verschil is. Dat klopt ook met het uitgangspunt dat de garage geen extra verkeer trekt maar alleen het bestaande verkeer in een garage laat parkeren in plaats van op straat. Bovenal is uit het onderzoek gebleken dat nergens de grenswaarden uit de Wet milieubeheer worden overschreden zodat aan de bepalingen uit de wet wordt voldaan. Overigens is in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet bepaald dat een project niet mag leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Er staat dat een project niet mag leiden tot een overschrijding van grenswaarden. En daar wordt bij de Singelgrachtgarage aan voldaan.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 8

Als gevolg van de garage zal de vervuiling aan de kant van het centrum toenemen in plaats van afnemen. Dat is in strijd met EU-wetgeving.

Antwoord

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de onderzochte concentraties stoffen (zoals fijn stof) in de plansituatie (2026) lager zijn dan in de uitgangssituatie (2016). Daarnaast blijven in alle gevallen de concentraties ver onder de grenswaarden zoals vastgelegd in huidige wetgeving.

5.2 Verkeersveiligheid op straat

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 5, 9, 13, 15

De leerlingen van het Cartesius Lyceum komen veelal op de fiets naar school. Zij zullen het verkeer van en naar de parkeergarage kruisen. Dat zal onveilige situaties opleveren. Ook gaan veel leerlingen dagelijks naar het Marnix Sportcentrum aan de Marnixstraat. Niet duidelijk is welke maatregelen worden genomen om voor hen een veilige loop- en fietsroute te garanderen.

Antwoord

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven is voor de inrichting van de openbare ruimte rond de school het Plan Openbare Ruimte Frederik Hendrikbuurt (2014) vastgesteld. Daarin is uitgegaan van het handhaven van de bestaande wandelpaden en fietspaden. Alleen ter hoogte van de in- en uitrit zal het verkeer van en naar de parkeergarage het fietspad kruisen, met fietsers uit één richting die vanuit de Frederik Hendrikstraat richting de Nassaukade fietsen. Het verkeer van en naar de parkeergarage zal voorrang moeten verlenen aan het fietsverkeer. Vanuit de parkeergarage zal er voldoende rechtstand en zicht zijn om het fietsverkeer voor te laten gaan. Autoverkeer dat vanaf de Nassaukade linksaf de garage in wil, moet het fietsverkeer voor laten gaan. Er is voldoende opstelruimte voor het autoverkeer om te wachten totdat de fietsers zijn gepasseerd. Op deze wijze zal er geen verkeersonveilige situatie zijn.

Leerlingen die naar het Marnix Sportcentrum lopen en fietsen kunnen net als in de huidige situatie de Nassaukade oversteken bij de verkeerslichten. Op die wijze kunnen leerlingen het sportcentrum op een veilige manier bereiken.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 3, 9

Het voetpad dat door het plantsoen loopt moet in de nieuwe situatie kruisen met de inrit en wordt daarmee opgeheven. Hoe moeten voetgangers straks lopen vanaf de Zaagpoortbrug richting de Kostverlorenvaart?

Antwoord

Alleen ter hoogte van de in- en uitrit zal het verkeer van en naar de parkeergarage een bestaand voetpad kruisen. Het verkeer van en naar de parkeergarage zal voorrang moeten verlenen aan de voetgangers. Zie verder het antwoord op de vorige opmerking.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 3

De inrit van de garage maakt vanaf de weg een haakse bocht. Dat zorgt voor een onveilige situatie.

Antwoord

De inrit zal worden gebruikt door autoverkeer dat de garage in rijdt. In het ontwerp van de hellingbaan zullen de daarvoor geldende richtlijnen ten aanzien van boogstralen en rijbaanbreedtes worden aangehouden, zodat er een veilige in- en uitrit wordt gerealiseerd.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 15

Bij de behandeling van het Plan Openbare Ruimte Frederik Hendrikplantsoen in de Centrale Verkeerscommissie heeft het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB) negatief geadviseerd. Het GVB heeft aangegeven dat de linksafbewegingen over de trambaan richting de parkeergarage conflicten veroorzaken.

Antwoord

Het is correct dat het GVB negatief heeft geadviseerd, echter de Centrale Verkeerscommissie heeft in meerderheid ingestemd met de voorgestelde plek van de in- en uitrit.

5.3 Verkeersonderzoek

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 12, 16

In het verkeersonderzoek is uitgegaan van verouderde gegevens die dus niet geschikt zijn om de situatie met parkeergarage in 2019 te weerspiegelen. Er zijn cijfers van het Ministerie van 2017 waarin staat dat het verkeer in de grote steden binnen afzienbare tijd vastloopt. Er is daarnaast geen rekening gehouden met laad- en losbewegingen en pakketbezorgers.

Antwoord

In het verkeersonderzoek (2016) is gewerkt met het meest recente verkeersmodel (VMA) van de gemeente Amsterdam waarin alle relevante verkeerskundige trends en ontwikkelingen zijn verwerkt. Daarbij is zowel de huidige situatie als de situatie met een in gebruik genomen parkeergarage beschouwd. In het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam is rekening gehouden met alle soorten verkeersbewegingen van en naar de stad, ook van vrachtverkeer en pakketbezorgers.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 16

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Nassaukade toeneemt. Aanbevolen is om een extra opstelvak te realiseren richting de Tweede Hugo de Grootstraat. Niet aangetoond is of het aanleggen van het rechtsaf-vak voldoende soelaas biedt.

Antwoord

Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek, de kruispuntanalyse, blijkt dat het opstelvak met een lengte van 50 meter voldoende oplossing biedt. De aanleg hiervan is meegenomen in de planvorming van de parkeergarage. De Centrale Verkeerscommissie heeft op dit punt ook positief geadviseerd.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12, 16

In de onderzoeken is geen rekening gehouden met het verkeer dat rondjes gaat rijden op zoek naar een plek op straat en het verkeer dat door de buurt zal rijden om bijvoorbeeld eerst thuis de boodschappen af te leveren en vervolgens door te rijden naar de parkeergarage.

Antwoord

Het aantal zoekbewegingen zal als gevolg van de parkeergarage over het geheel genomen niet toenemen. Door de bouw van de parkeergarage zal een groter percentage auto's geen plek hoeven te zoeken doordat zij in één keer naar de parkeergarage kunnen rijden. In het verkeersmodel (VMA) wordt rekening gehouden met ketenverplaatsingen, dus verplaatsingen met meerdere doelen, zoals vanaf werk boodschappen doen en dan naar huis. Daarbij is geen onderscheid gemaakt in ritten die bijvoorbeeld nog eerst langs huis gaan om de boodschappen af te leveren of een extra rondje door de buurt rijden op zoek naar een parkeerplaats. Dit verplaatsingsgedrag op microniveau zoals het zoeken naar een parkeerplaats of eerst de boodschappen uitladen wordt niet gemodelleerd. Een verkeersmodel is in deze een vereenvoudiging van de werkelijkheid.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 3, 8, 14, 18

De parkeergarage zal een verkeersaanzuigende werking hebben en leiden tot een verkeersinfarct.

Antwoord

Met de bouw van de parkeergarage wordt het straatparkeren verplaatst van de straat naar een ondergrondse parkeergarage.

5.5. Dubbelgebruik

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 12, 15, 16

Er is geen rekening gehouden met het zogenaamde dubbelgebruik. Als een bewoner wegrijdt, kan de plek worden ingenomen door een bezoeker. Eerst was er sprake van 80% voor vergunninghouders en 20% voor bezoekers, nu wordt dat volledig losgelaten. Dit is in strijd met afspraken die met de bewoners zijn gemaakt. In theorie kan de hele parkeergarage volledig door bezoekers worden gebruikt.

Antwoord

Net als in de huidige situatie op straat worden de parkeerplaatsen gemiddeld voor 20% door bezoekers en 80% door vergunninghouders gebruikt. Bewoners met een parkeervergunning parkeren hoofdzakelijk 's avonds en 's nachts. Ondernemers met een parkeervergunning en bezoekers parkeren hoofdzakelijk overdag. In de avond en nacht zal het percentage vergunninghouders meer dan 80% zijn, overdag is dat minder. Het percentage bezoekers zal overdag meer dan 20% zijn, maar in de avond en nacht minder. In de verkeersonderzoeken is rekening gehouden met dit dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

De opheffings-/compensatienorm is 1 op 1. Daarnaast gelden in de parkeergarage dezelfde parkeertarieven als op straat. De garage heeft geen aantrekkende werking voor bezoekers,

mede doordat de garage geen onderdeel wordt van de P-route voor het centrum. Er komt dus ook geen dynamisch verkeerverwijssysteem. Bezoekers of parkeervergunninghouders die niet in de parkeergarage terecht kunnen (wanneer deze vol is) kunnen parkeren in de nabije openbare ruimte. Bij de entree kan een digitaal bord worden geplaatst met het aantal beschikbare plekken voor vergunninghouders en bezoekers.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

De garage kan in theorie veel meer door centrumbewoners worden gebruikt dan door bewoners uit de Frederik Hendrikbuurt. Hoe wordt het toegangssysteem zodanig ingericht dat dit niet kan gebeuren?

Antwoord

Het al dan niet toewijzen van parkeerplaatsen aan vergunninghouders valt buiten de strekking van dit bestemmingsplan.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 12

Er is geen rekening gehouden met dubbelgebruik. De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de Noordelijke Jordaan is veel hoger dan in de Frederik Hendrikbuurt. Door nu parkeerplaatsen die ver van de Noordelijke Jordaan afliggen te verplaatsen naar de rand van dit gebied met entrees die in dit gebied uitkomen, zal de bezettingsgraad van de garage hoger uitkomen dan nu het geval is. Als er in de onderzoeken is uitgegaan van een gelijke bezettingsgraad, dan kloppen de uitkomsten van de onderzoeken niet.

Antwoord

In de verkeersonderzoeken is rekening gehouden met dit dubbelgebruik. Bij de bepaling van het aantal verkeersbewegingen dat de garage zal genereren is gebruik gemaakt van gegevens van al bestaande parkeergarages in het centrum. In het verkeersonderzoek en het luchtkwaliteitonderzoek zijn vervolgens de effecten onderzocht van de parkeergarage waarbij als worst-case scenario is uitgegaan van een situatie met zowel 800 parkeerplaatsen op straat als 800 parkeerplaatsen in de garage.

5.4 Geluid

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 16

Door het extra verkeer ontstaat extra geluidsoverlast.

Antwoord

De parkeergarage zal door het 1-op-1 opheffen van parkeerplaatsen op straat over het hele gebied genomen niet leiden tot extra verkeer. Als gevolg van de parkeergarage zal het verkeer zich hooguit concentreren op bepaalde wegen. In een akoestisch onderzoek is onderzocht of deze lokale toename zodanig is dat er sprake is van "reconstructie" conform de Wet geluidhinder. In die wet is bepaald dat bij een toename van de geluidbelasting met 2 dB of meer er maatregelen moeten worden genomen tegen de toegenomen geluidhinder. Dat is bij de Singelgrachtgarage niet aan de orde.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 16

De uitblaasconstructie zal geluid maken. Is de hoeveelheid geluid aanvaardbaar? Zowel overdag als 's nachts?

Antwoord

De lucht uit de uitblaasconstructie komt er met lage snelheid uit, omdat er een groot uitblaasoppervlak wordt gerealiseerd. Dit betekent dat dit met weinig geluid gepaard zal gaan. Verder zal het ontwerp van de uitblaas moeten voldoen aan de wettelijke voorschriften voor geluidsproductie. Dat is technisch goed uitvoerbaar.

6. UITVOERING VAN DE BOUW

6.1 Bezorgdheid over bouwlawaai en andere overlast tijdens de bouw

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 16

Gevreesd wordt voor een jarenlange bouwput met bijbehorende overlast door geluid, trillingen, waterhuishoudkundige zaken, etc. Ook zijn er zorgen over het geluid van apparaten, overlast door aan- en afvoer van materialen en de plek van bouwketen. Er zijn goede afspraken met de uitvoerder nodig.

Antwoord

Bouwhinder en andere uitvoeringsaspecten vallen buiten de orde van het bestemmingsplan. De bouw van een parkeergarage van 800 plaatsen onder de Singelgracht zal hinder opleveren voor de bewoners en gebruikers van het gebied, dat is inherent aan een dergelijk grootschalig project. Echter, om de overlast voor bewoners en gebruikers van het gebied tijdens de bouw zo beperkt mogelijk te houden wordt een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) opgesteld waarin maatregelen worden opgenomen om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid gedurende de bouw zoveel mogelijk te waarborgen. Hierin is ook aangegeven op welke wijze de betrokkenen worden geïnformeerd over de werkzaamheden en de voortgang. Bij de aanbestedingsprocedure kunnen aannemers bovendien beter scoren als ze extra inspanningen verrichten op BLVC-aspecten (dus bovenop de gestelde eisen). Voor de Singelgrachtgarage is daarnaast een gemeentelijke omgevingsmanager aangesteld die voor de bewoners centraal aanspreekpunt zal zijn in geval van overlast.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2

Er zijn in 2014 diverse werkzaamheden aangekondigd in relatie tot de parkeergarage. Gevraagd is of de werkzaamheden nog actueel zijn en of het project nog steeds is aangemerkt als risicoproject.

Antwoord

Werkzaamheden aan de weg en andere uitvoeringsaspecten vallen buiten de orde van het bestemmingsplan. Aan de hand van de exacte planning van de bouwwerkzaamheden worden de benodigde wegwerkzaamheden uitgevoerd en omleidingsroutes ingesteld.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 18

De bouw van de garage gaat veel overlast opleveren en ook veel langer duren dan is gedacht net als de Boerenweteringgarage. Door de bouw wordt een vaarweg geblokkeerd voor meerdere jaren terwijl de Singelgracht en Prinsengracht eenrichtingsverkeer zijn en dus er moet heel erg worden omgevaren en daarnaast is de Keizersgracht opvaren ook problematisch vanwege de brug Utrechtsestraat en de Herengracht is al te druk bevaren. Kortom er is geen afstemming op het water wanneer de bouw gaat komen.

Antwoord

Werkzaamheden aan de waterwegen en andere uitvoeringsaspecten vallen buiten de orde van het bestemmingsplan. Aan de hand van de exacte planning van de bouwwerkzaamheden worden de benodigde werkzaamheden uitgevoerd en omleidingsroutes ingesteld, ook voor het scheepvaartverkeer.

6.2 Schade aan omliggende panden

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 4, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 16

Gevreesd wordt voor mogelijke verzakkingen van en andere schade aan omliggende panden.

Antwoord

Bij de bouw van de garage wordt zwaar ingezet op beheersing van dit risico. Alle panden binnen de 50 meter zone van de Singelgrachtgarage worden gemonitord tot 1 jaar na oplevering van de garage. De nulmeting is inmiddels gereed. Hierover heeft uitgebreide communicatie plaatsgevonden met de eigenaren van de panden middels informatieavonden, brieven en persoonlijk contact.

Als blijkt dat er door de bouw van de parkeergarage schade aan gebouwen is ontstaan, treedt een schadeprotocol in werking. Indien er schade is en deze veroorzaakt wordt door de bouw dan zal de schade via het Schadeloket gemeld worden aan de aannemer en zijn verzekeraar. De uitvoerder is aansprakelijk voor eventuele bouwschade. In het contract met de uitvoerder worden deze risico's afgedicht.

In de begroting zijn voldoende kosten gereserveerd voor beheersmaatregelen om eventuele schade te voorkomen. Daarnaast is er een speciale subsidieregeling voor het voortijdig herstellen van slechte funderingen in het 50 meter gebied rondom de Singelgrachtgarage.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 6, 12

De belemmering van de grondwaterstromingen kan effect hebben op het grondwaterpeil.

Antwoord

In het Wateradvies zijn de effecten van de parkeergarage op de grondwaterstanden en stromingen onderzocht. Conclusie van het onderzoek is dat de effecten zeer beperkt zijn en er geen negatieve gevolgen zijn voor funderingen of bomen. Ook wordt de grondwaterstand continue gemonitord door middel van peilbuizen. De monitoring vindt vooraf, tijdens de bouw en tot één jaar na het gereed komen van de parkeergarage plaats.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 6

De monitoring wordt tijdens de bouw gecontroleerd tot een jaar na oplevering van de parkeergarage. Adressanten stellen dat het meerdere jaren kan duren voordat het uiteindelijke effect kan worden vastgesteld. De periode van monitoring moet worden verlengd tot enkele jaren na oplevering in plaats van één jaar.

Antwoord

Volgens deskundigen zal eventuele schade zich meer dan een jaar na een "incident" niet meer voordoen. De termijn van de monitoring tot een jaar na bouw is daarmee ruim voldoende.

7. OVERIG

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 2, 4, 7, 16, 17

In 2014 is een zienswijze ingediend en daar is nooit een reactie opgekomen.

Antwoord

Het ontwerpbestemmingsplan destijds niet is aangeboden aan de gemeenteraad van Amsterdam ter vaststelling. In dat kader wordt altijd een beantwoordingsnotitie van de zienswijzen gemaakt. De zienswijzen die in 2014 zijn ingediend zijn inhoudelijk wel beoordeeld en zijn aanleiding geweest om het ontwerpbestemmingsplan op een aantal onderdelen aan te passen, zie de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

Opmerking

Opmerking gemaakt door adressant(en): 18

De projectmanager wil niet met ondernemers in gesprek om persoonlijke redenen. De gemeente zegt met één mond te praten maar de Gemeenteraad, een bestuurscommissie of een projectbureau zeggen allemaal iets anders en doen hun eigen projecten wat verwarrend is voor burgers en ondernemers die niet weten waar ze aan toe zijn want er is geen visie.

Antwoord

Er is uitgebreid vooroverleg gevoerd met alle betrokken partijen, inclusief de ondernemers. De gemeentelijke visie die ten grondslag ligt aan de Singelgrachtgarage is beschreven in de plantoelichting.

Samenvatting

Het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix heeft met ingang van 6 april 2017 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Er zijn 18 zienswijzen ingediend, waarvan er 3 niet ontvankelijk zijn vanwege het niet tijdig indienen.

De zienswijzen hebben betrekking op de nut en noodzaak van de garage, de financiering, verkeerskundige aspecten, luchtkwaliteit, de jachthaven, de in- en uitrit en zorgen over de uitvoering (overlast tijdens de bouw, schade aan panden), herinrichting openbare ruimte en het kappen van bomen. De zienswijzen zijn in voorgaande tekst beantwoord.

De zienswijzen leiden op één punt tot gewijzigde vaststellen, in de zin dat het aanduidingsvlak "swa-1" (Sloepdelen) met 2,40 meter wordt vergroot, één en ander conform de verleende ligplaatsvergunning. Tevens zal de toelichting op een aantal punten worden aangevuld.

Aan de gemeenteraad van Amsterdam
p/a : de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Commissie
Amsterdam
11 MEI 2017

Ontvangen

Amsterdam, 9 mei 2017

Betreft : ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

Geachte Raad,

Sinds bijna een jaar woon ik met mijn echtgenote aan de [REDACTED], op de hoek van het [REDACTED].

Natuurlijk hadden wij gehoord van het plan om pal voor onze deur, onder de Singelgracht, een grote garage te bouwen. Dat leek ons geen verkeerd idee. Na een paar jaar herrie en allerlei vormen van overlast zouden de auto's langs de gracht verdwenen zijn en plaats hebben gemaakt voor een lommerrijke wandelpromenade.

Nu ik mij wat meer in de materie heb verdiept ben ik er niet gerust op of middels het onderhavige ontwerpplan dat de bouw van een ondergrondse parkeergarage voor circa 800 auto's mogelijk maakt, de beeldbepalende dubbele bomenrij aan de kant van de Nassaukade kan worden behouden.

Een beleid dat er op is gericht om in een compacte stad als Amsterdam auto's zoveel mogelijk ondergronds te laten parkeren om boven de grond meer ruimte te creëren voor andere gebruiksfuncties, lijkt mij goed verdedigbaar. Ook denk ik dat in een al maar groeiend Amsterdam de parkeerbehoefte eerder zal toenemen dan minder zal worden, toenemend deelgebruik van auto's ten spijt. Het ontwerp dient daarmee een algemeen belang.

Wat het ingewikkeld maakt is dat het plangebied (deels) "beschermd stadsgezicht" is, vanwege de zojuist genoemde dubbele bomenrij. Volgens de ontwerpers betekent dit dat bestaande bomen en dubbele bomenrijen gehandhaafd dienen te blijven, zo nodig met nieuwe aanplant.

In het onderzoeksrapport van Witteveen en Bos van 2008 lees ik dat de dubbele rij platanen ten westen van de Singelgracht toen al in een niet al te beste conditie verkeerden. Wanneer je nu naar de bomen kijkt, lijkt die conditie verder verslechterd.

Deze bomen, die zich amper weten te handhaven, zijn volgens de onderzoekers alleen duurzaam te behouden, indien de groeiplaats wordt gerespecteerd en er geen boven- of ondergrondse schade aan de bomen wordt toegebracht en de waterhuishouding in stand wordt gehouden.

In het ontwerp is het water van de Singelgracht bestemd als "water". In deze bestemming is de ondergrondse parkeergarage cum annexis toegestaan.

Verder is in de regels te lezen dat de parkeergarage uit maximaal 3 ondergrondse parkeerlagen mag bestaan en dat de diepte van de constructie op maximaal 26 meter onder NAP mag liggen.

Blad 2

Met andere woorden, het ontwerp staat toe dat de parkeergarage net zo breed wordt als het water van de Singelgracht breed is en tot 26 meter onder NAP mag komen te liggen.

De enige beperking lijkt te zijn gelegen in het maximaal aantal parkeerplaatsen, namelijk 815.

Sinds enige tijd wordt er gebouwd aan een parkeergarage onder de Boerenwetering, Als je ziet met welk groot en zwaar materieel daar wordt gebouwd en wat voor enorme hulpconstructies daarbij kennelijk nodig zijn, moet je het ergste vrezen voor de bomen langs de Singelgracht, wanneer daar over de volle breedte van het water een ondergrondse parkeergarage moet worden gebouwd.

Alleen al het slaan van de damwanden is onmogelijk zonder tenminste de over het water hangende bomen voor een groot deel weg te snoeien.

Volgens Witteveen en Bos overleven die bomen dat niet.

Dan is de vraag of de bomen de bouw wel zouden overleven, wanneer de zone, waarin de garage mag worden gebouwd, een flink stuk zou worden versmald. Met 3 bouwlagen zou het op zichzelf mogelijk zijn circa 800 parkeerplaatsen te realiseren, zo heb ik begrepen.

Ik vrees echter dat de "leefwereld" van de bomen ook dan zodanig zal worden aangetast dat zij het niet redden.

Hoezeer beeldbepalend de bomen langs de gracht ook mogen zijn, bomen hebben niet het eeuwige leven. Hoewel niet kan worden uitgesloten dat een aantal bomen met veel kunst- en vliegwerk nog enige tijd in stand kunnen worden gehouden, op enig moment zullen ook zij het loodje leggen.

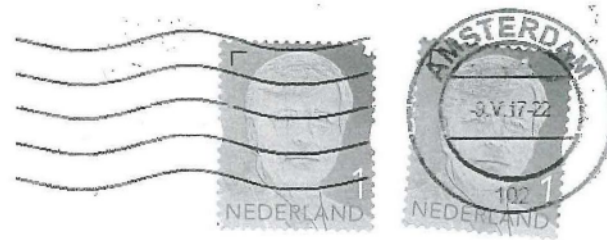
Hoewel er in Amsterdam een taboe schijnt te rusten op het kappen van bomen, zou ik er voor willen pleiten om ten behoeve van de bouw van de garage de bestaande bomenrij in zijn geheel te kappen en nadat de garage gereed is gekomen, de hele strook met de bestemming groen af te graven en geschikt te maken voor nieuwe aanplant met grotere platanen of iepen. Ik voorspel dat de bouwkosten van de garage dan vele miljoenen lager zullen uitvallen, dan het geval zal zijn wanneer de gemeente cq de aannemer allerlei slimme manieren moet bedenken om de bomen in stand te houden, om vervolgens te moeten constateren dat dat helaas toch niet is gelukt.

Ik voorspel verder dat de nieuwe bomenrij langs de Nassaukade na een paar jaar meer beeldbepalend zal zijn dan deze de laatste jaren is geweest.

Dit is mijn zienswijze.

Met vriendelijke groet,

Amsterdam



Aan de gemeenteraad
van Amsterdam
P/a de directeur van Ruimte 2
Duurzaamheid

Postbus 2750
☒ Herstel/Retour
Return to sender

1000 C

1000C7 2750

- ☐ Reden retour - Reason return
- ☐ Geweigerd - Refused
- ☐ Onvolledig/foutief adres/postcode - Incorrect address
- ☐ Volle brievenbus - Full mailbox
- ☐ Geen brievenbus - No mailbox
- ☐ Postbus niet afgehaald/geweigerd - Refused/unclaimed
- ☐ Postbus opgeheven - Dissolved

Nederlandse Postcode, of tekst BTNL (buitenland) | Huisnr. | Postbusnr. | Antwoordnr.
P4582-1 (versie 0216)

Mevr. drs. E.M. Agricola
directeur Ruimte & Duurzaamheid
van gemeente Amsterdam
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Gemeente
Amsterdam
09 MEI 2017

Ontvangen

Betreft: 2017 ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage-Marnix.

Amsterdam, 5 mei 2017.

Geachte mevrouw Agricola,

Bij deze sturen wij U onze zienswijze op het 2017 ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage-Marnix.

Met vriendelijke groet


voorzitter stichting SingelgrachtWacht
Marnixkade 77
1015 ZE Amsterdam.

Zienswijze op het 2017 ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage-Mamix.

Inleiding.

Alvorens in te gaan op het 2017 Ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage-Mamix, geven wij onderstaand een context die aanleiding zou moeten zijn voor de Gemeenteraad het plan voor deze garage te her-overwegen.

Dit is geen relaas van een relatief klein aantal buurtbewoners dat bezwaar maakt tegen een paar jaar durende overlast van een groot infrastructureel project; tegen het verlies van een aantal bomen; zich zorgen maakt over de luchtkwaliteit; over de gevolgen van de her-inrichting van hun buurt (verpretparkerisering) of liever hun auto in de straat parkeert dan in een ondergrondse garage.

Het plan voor deze garage is onderdeel van een parkeerbeleid dat 15 jaar zich nauwelijks heeft aangepast aan diverse ontwikkelingen die nu laten zien dat dit beleid zijn tijd heeft gehad. Een opsomming van een aantal ontwikkelingen die overduidelijk maken dat het continueren van dit beleid op middellange termijn de stad onbereikbaar maakt wat o.a. een nadelige invloed heeft op de stedelijke economie en de leefbaarheid.

1. Verkeersinfarcten.

Amsterdam wacht de komende jaren meer verkeersinfarcten, zowel op de weg als op het spoor. Dat blijkt uit de resultaten van een periodiek onderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.



Om dat tegen te gaan kan alleen als het investeringsbeleid drastisch wordt aangepast; dwz. ten koste van investeringen in en ruimte voor binnenstedelijk autoverkeer.

Dat betekent derhalve o.a. een essentiële wijziging van het huidige parkeerbeleid: geen nieuwe parkeergarages meer in de binnenstad (dwz. binnen de A10 Ring) maar parkeren op transferia langs en buiten deze ring.

Hier is ketenmobiliteit essentieel. De aansluiting van voet- en fietsverkeer op collectief vervoer moet perfect zijn. De (elektrische) auto mag de stad in voor het hoogst noodzakelijke. Vervoer van goederen moet efficiënter en schoner. Daarmee verbetert het stedelijke leefklimaat.

2. Balans in het parkeerbeleid.

Het huidige parkeerbeleid wordt gekenmerkt door meer en meer garages in de binnenstad te bouwen maar dat is geen afdoend middel om de groeiende personenmobiliteit het hoofd te bieden. In tegendeel, auto's in ondergrondse garages verminderen niet het spitsuurverkeer in de stad; ze hebben een aantrekkende zuiging (want in deze garage is 25% van de parkeerplekken gereserveerd voor bezoekers!); verslechteren de toch al matige luchtkwaliteit en houdt de onbalans tussen voetgangers, fietsers, OV en auto's in stand (40% fiets, 29% OV en 27% auto terwijl de auto 60% van de openbare ruimte opeist).

3. Binnenstedelijke garages vs A10 Ring transferia.

Waarom het parkeerbeleid al jaren geleden niet gericht werd op transferia langs de A10 Ring in plaats van garages in de binnenstad is en blijft een raadsel. Wij vragen ons af of er ooit een vergelijking is gemaakt van de financiële en infrastructurele haalbaarheid en voordelen van Ring transferia inclusief aldaar goedkoop/gratis parkeren voor stadsbewoners op basis van kenteken en dan met frequent OV verder de stad in.

In de Amsterdamse binnenstad van 2036 is volgens het masterplan geen plek meer voor vijftienduizend geparkeerde auto's. Al dat stilstaande blik op straat neemt het equivalent van 35 voetbalvelden in beslag, een immense ruimte. Denk bijvoorbeeld die geparkeerde auto's op de grachten weg en opeens heb je als voetganger zeven meter tot je beschikking, in plaats van de miezerige meter die nu stoep heet. Een stoep die te vaak versperd is door geparkeerde auto's en

bestelbusjes.

Om het binnenstedelijk verkeer te verminderen verdient het aanbeveling bezoekers op A10 Ring transferia te laten parkeren. Vanaf daar kunnen ze met de metro en overige snelle ov-verbindingen of met elektrische deelfietsen de binnenstad bereiken. Een aantal van de daardoor vrijgekomen parkeerplekken in de binnenstad kunnen dan gebruikt worden voor laden en lossen alsmede voor noodzakelijk vervoer (zie punt 4 onderstaand); bij voorkeur met elektrische auto's.

Volgende transferia langs de A10 Ring kunnen ook een uitkomst bieden voor het ontlasten van verkeer op de A10 Ring in geval van ongelukken.

Ook/zelfs politieke partijen zien de noodzaak tot een aanpassing van het parkeerbeleid.

Zie een recente motie van SP en D66: „omdat

- de binnenstad voller en voller raakt;
- meer auto's in de stad leidt tot een toename aan fijnstof en CO₂;
- dit haaks staat op de gemeentelijke ambities voor schone lucht;
- de plannen voor nieuwe parkeergarages bijna zonder uitzondering uitgaan van exploitatietekorten;
- er aan de ring en aan de randen van de stad parkeergarages staan met lage bezettingsgraden;
- moeten bezoekers aan Amsterdam hun auto zoveel mogelijk aan de rand van stad parkeren.

Verzoekt het college van B&W met een plan van aanpak te komen om het totaal aantal gerealiseerde P+R-plekken in Amsterdam op termijn nog verder te verhogen”.

4. Noodzakelijk vervoer vs luxe privilege?

Om een autoluwe stad te realiseren is het essentieel te analyseren welk deel van het autobezit noodzakelijk is en welk deel niet. Het 2016 jaarboek van het gemeentelijk bureau Onderzoek & Statistiek (bron Cition) vermeldt dat er totaal 231.000 personenauto's en 78.000 bedrijfsauto's geregistreerd staan. (de rest van het totaal aantal voertuigen betreft 13.000 motor2wielers etc):

4.1.1 Motorvoertuigen in Amsterdam, 1 januari 2000-2016¹⁾

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2016
totaal alle voertuigen	266653	328185	333019	336153	336859	342051	342051
personenauto's	227059	225297	228764	230677	228691	231183	231183
totaal bedrijfsauto's	28774	34766	33957	33493	33906	33866	33866
totaal bedrijfsmotorvoertuigen	28774	24523	23749	23199	23482	23331	23331
bestelauto's	24882	21016	20402	19868	20009	19910	19910
vrachtauto's	1891	1109	1063	1018	1096	1080	1080

Die 78.000 bedrijfsauto's zijn als noodzakelijk vervoer aan te merken. Dat aantal zal verminderen met een doortastend beleid van vrachtvervoer via water (zowel voor huisvuil als af- en aanvoer van bouw materiaal).

Maar vertegenwoordigen die 231.000 personenauto's noodzakelijk verkeer? Het feit dat de gemiddelde auto slechts 10% van de tijd gebruikt wordt en de overige 90% stilstaand blik is, duidt daar niet op. Is hier sprake van een luxe privilege; een parkeerrecht in de openbare ruimte?

De recente uitspraak van wethouder Litjens, dat iedereen met een auto elke bestemming in de stad moet kunnen bereiken, is niet alleen in strijd met de gemeentelijke ambities voor schone lucht maar staat ook in de weg van een autoluwe stad.

Wij dringen er derhalve op aan om een gedegen onderzoek te doen welk verkeer noodzakelijk is voor het goed functioneren van de stad. Daarbij is bezit van een auto niet maatgevend maar het gebruik daarvan. Een opgave van beroepen essentieel voor een veilige en gezonde stad zoals medische beroepen, politie, brandweer, etc. is een goede start voor het formuleren van een beleid naar een autoluwe stad.

Een autoluwe stad is niet een stad met meer en meer parkeergarages voor niet-noodzakelijk verkeer wat grotendeels stilstaat.

Het niet-noodzakelijke verkeer kan, oa. door het hanteren van een natuurlijk verloop van parkeervergunningen; autodelen; autobezitters te verleiden om op A10 Ring transferia (goedkoop/gratis) te parkeren in combinatie met goedkoop/gratis OV, grotendeels uit de binnenstad verdwijnen.

5. Autodelen.

De gemeente is mede-ondertekenaar van GreenDeals wat o.a. beoogt autodelen actief te promoten. Ja, er is Car2Go met een stijging van 24% wat een duidelijke indicatie is van de aantrekkelijkheid van autodelen. Maar het privé delen moet van de gemeente een forse stimulans krijgen! Helaas is het gemeente beleid in deze: rustig aan; stap voor stap.

Het gaat hier zowel om commerciële initiatieven zoals Greenwheels, Connectcar etc. als om burgerinitiatieven waarbij mensen elkaar de eigen auto uitlenen tegen betaling. Zelfs verzekerings maatschappijen spelen hier op in met hun

polisvoorwaarden. General Motors heeft hun historische missie radicaal gewijzigd naar een toekomst-gericht beleid van autodelen in samenwerking met partners zoals Uber, Lyft etc. Ook Europese autofabrikanten bewegen zich meer en meer in deze richting. De CEO van car2go Europe gelooft dat men massaal auto's gaat delen.

Autodelen heeft veel voordelen boven het huidige systeem van eigen autobezit en zal een belangrijk onderdeel worden van een duurzaam mobiliteitssysteem. Zowel voor auto bezitters door een kostenvergelijking te maken van autobezit versus autodelen als wel voor de gemeente omdat er dan minder parkeergarages nodig zijn. De gemeente mag en kan het verminderen van autobezit en de acceptatie van autodelen niet overlaten aan de vrije wil van autobezitters maar moet hier een leidende rol vervullen.

6. Financieel vs maatschappelijk rendement.

De bezettingsgraad van gemeentegarages is ronduit slecht. Nog steeds is hier sprake van zeer forse (exploitatie)verliezen.

Financieel rendement van parkeergarages speelt kennelijk nauwelijks een rol in het huidige mobiliteitsbeleid. Wat nu geldt is maatschappelijk rendement. Transferia langs de A10 Ring beantwoordt daar -hoe vaag en rekbaar dat begrip ook is- volledig aan: betere leefbaarheid; een autoluwe stad met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en betere doorstroming van trams en bussen.

Uit de methode van SZK blijkt dat financieel rendement en maatschappelijk rendement economisch op hetzelfde neerkomen aangezien maatschappelijk rendement ook in geld uitgedrukt kan worden. Weliswaar lastiger dan een optelsom te maken van arbeid en materialen, maar zeker niet onmogelijk. Voor de besluitvorming lijkt ons derhalve een financiële opgave van het maatschappelijk rendement essentieel.

7. Als ondanks bovenstaande de gemeenteraad besluit het groene licht voor deze garage te geven.

Het biedt geen enkele oplossing voor de dreigende mobiliteits chaos. Noch die acht andere locaties in het Centrum waar de gemeente autogarages wil bouwen.

17 miljoen toeristen bezochten Amsterdam vorig jaar. Ondanks een hotelstop in Centrum worden er meer hotels daar buiten gebouwd maar dat ontlast de drukte niet in de binnenstad; in tegendeel:



Die drukte veroorzaakt nu al regelmatig grote vertraging van trams en bussen.

De oplevering van de Singelgrachtgarage-Marnix garage zal op z'n vroegst in 2021-22 plaatsvinden. Hoe aantrekkelijk en leefbaar zal de stad nog zijn over 5 jaar gezien zowel de toename van inwoners als wel een verdere forse groei van toerisme? Hoe kan die leefbaarheid gewaarborgd worden?

Dat is alleen mogelijk indien er geen nieuwe autogarages meer in de binnenstad gebouwd worden! Dat bezoekers en vergunninghouders van niet-noodzakelijk autoverkeer langs en buiten de A10 Ring moeten parkeren. Dat alleen creëert de noodzakelijke ruimte voor voetgangers, fietsers en OV.

Wanneer de personenmobiliteit in de stad totaal vast loopt, hopen wij niet te horen „dat hebben wij niet voorzien” maar dat het stadsbestuur nu begint met een grondige herziening van het mobiliteits beleid.

Alvorens in te gaan op specifieke details van het 2017 ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage-Marnix een algemene opmerking:

Naar aanleiding van de in 2014 ingediende zienswijzen is het voorliggende ontwerp op de volgende punten aangepast: het aantal en de omvang van de gebouwde entreevoorzieningen voor voetgangers is verkleind, de zoeklocatie van de in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen is verkleind en er is onderscheid gemaakt tussen een bovengronds deel en een

ondergronds deel, de minimale en maximale bouwdiepte van de garage is vastgelegd en de wandelpromenade langs de Nassaukade is bestemd als groen.

Ten opzichte van het ontwerp Bestemmingsplan dat in 2014 ter inzage heeft gelegen is het overgrote deel van de destijds ingediende zienswijzen/bezwaren -zonder opgave van reden- verworpen. Immers, er is nooit een Nota van Beantwoording gepubliceerd!

Dit ontwerp Bestemmingsplan bevat slechts een zeer summiere opgave van die zienswijzen; weer zonder enige verklaring waarom deze zijn afgewezen. Het zou de gemeente sieren dit alsnog te doen om zodoende indieners enige erkenning te geven voor de vele tijd en energie die zij besteedden een bijna 700(!) pagina's tellend document door te worstelen om tot een gedege oordeel te komen.

Er zijn een aantal relevante onderwerpen die niet worden genoemd in dit ontwerp bestemmingsplan dan wel onvoldoende worden toegelicht. Zoals:

A. Werkzaamheden infrastructuur.

De stadsregisseur heeft de geplande bouw van deze garage aangemerkt als risicoproject.

Wij verwijzen in dit verband naar een rapport van de gemeentelijke dienst V&OR uit 2014 waarin melding wordt gemaakt van een aantal infrastructurele werkzaamheden in het tijdvak 2014-2017 in relatie tot de locatie van de geplande garage:

Tijdens de bouw van de Singelgrachtgarage worden fietsers richting het noorden waarschijnlijk omgeleid via de Marnixstraat. Het gemotoriseerd verkeer rijdt over een speciaal aangelegde hulpbrug. Voor de aanleg van de brug is de Nassaukade twee maanden gestremd voor al het verkeer. Tijdens het verwijderen van de hulpbrug moet de Nassaukade opnieuw twee maanden worden gestremd.

V&OR werkt aan de verlaging van de Westertoegang, de verbinding tussen de De Ruijterkade en de Prins Hendrikkade, ten westen van het Centraal Station. Tijdens de afsluiting gaat het gemotoriseerd verkeer voor een groot deel via de Houtmankade en de Nassaukade. Deze route moet vrij zijn van hinder.

Voor projecten op de Nassaukade gelden corridor tijden. Dat betekent dat afsluitingen en grote hinder alleen tussen tien uur 's avonds en zes uur 's ochtends mogen plaatsvinden en vanaf zaterdagavond tien uur tot maandagochtend zes uur.

De periode van totale afsluiting heeft grote gevolgen voor het doorgaande en het buurtverkeer. Naast de parallelle Frederik Hendrikstraat zal het aanzienlijk drukker worden op de Marnixstraat, Bilderdijkstraat en de achterliggende buurt. Maar ook op stadsniveau is de drukte op de Westertoegang, de Haarlemmerweg, de Jan van Galenstraat en de Tweede Hugo de Grootstraat aanzienlijk.

De stadsregisseur heeft de voorkeur de afsluiting van de Nassaukade voor de aanleg van de hulpbrug kort en hevig uit te voeren.

Voor verdere details: zie bijlage A. Werkzaamheden infrastructuur V&OR.

Aangezien de voorbereidingen voor de garage ruim twee jaar zijn stilgelegd, zijn de hierboven omschreven werkzaamheden nog steeds van kracht en is het garage project nog steeds aangemerkt als risicoproject?

B. Dubbel-gebruik.

Bewoners of bezoekersgarage?

In het 2014 ontwerp Bestemmingsplan staat vermeldt dat *de verdeling van parkeerplaatsen in de garage tussen bewoners en bezoekers en tussen vergunninghouders West-Centrum zal voornamelijk niet bij de toegang gereguleerd worden. Dit om het gebruik van de garage zo efficiënt mogelijk te maken. Mocht later blijken dat dit ongewenste situaties oplevert kan het toegangssysteem bijgesteld worden.*

Is bovenstaande nog steeds de denkwijze van de gemeente? Het mag toch niet zo zijn dat West bewoners met een parkeervergunning geen plaats kunnen vinden omdat er of te veel Centrum bewoners met parkeervergunning en/of te veel bezoekers daar geparkeerd staan? Met een (theoretische?) mogelijkheid dat de Singelgrachtgarage vooral een bezoekersgarage wordt? Met als gevolg dat bewoners ver van hun woning een parkeerplek moeten zoeken omdat deze in de buurt zijn opgeheven? Om zodoende hogere parkeerinkomsten te kunnen genereren?

Hoe wordt het toegangssysteem zodanig ingericht dat dit niet mag/kan gebeuren? Door middel van een betaal automaat op het maaiveld via inbreng van het kenteken toegang via slagboom? Of met behulp van kenteken scan-camera's op het maaiveld? Om te voorkomen dat een of twee van de drie groepen gebruikers hun aantal gealloceerde parkeerplaatsen overschrijden, zal een afrit voor de garage ingang noodzakelijk zijn. De situatie tekeningen echter geven daar van geen indicatie.

C. Veiligheid.

Het ontwerp vermeldt diverse criteria die de veiligheid van het autoverkeer in de garage regelen. Maar maakt geen melding van veiligheids maatregelen ten behoeve van mensen (inbraak in auto's en/of beroving van mensen). Is er camera toezicht en wordt dat live gemonitord? Zo ja, is de mening ten aanzien van privacy door camera toezicht gepolst? Worden camerabeelden opgeslagen tbv identificatie van inbrekers? Worden er alarmknoppen geïnstalleerd?

D. Bouwlawaaï.

Vastgesteld is dat de bouw niet leidt tot overschrijding van grenswaarden.

Wij nemen aan dat grenswaarden zowel gelden voor deze garage als de Boerenweteringgarage. Een recent bericht, dat examens van het Montessori Lyceum elders worden afgenomen als gevolg van bouwlawaaï aldaar, bezorgt ons. Dat zal dan ook gelden voor de leerlingen van het Cartesius Lyceum aan het Frederik Hendrikplantsoen. Ook omwonenden zullen dan overlast van bouwlawaaï ervaren. Zijn de hier gehanteerde grenswaarden zodanig dat overlast zo veel mogelijk wordt voorkomen?

E. Watersituatie tijdens de bouw.

De grondwater effecten tijdens de bouw kunnen groot zijn, maar hangen sterk af van de bouwmethode. Hiervoor zal een passend bemalingsadvies worden opgesteld. Betekent dat pomp lawaai? Wat is daarvan de grenswaarde? 24/7? Hoe lang?

F. Laadpalen elektrische auto's.

Het ontwerp maakt geen melding van het aantal laadpalen voor elektrische auto's in de garage. Kan dat aantal, gezien de verwachte groei van elektrisch verkeer, makkelijk en snel worden uitgebreid?

G. Fietsen.

Er is een groot tekort aan fietsenstallingen. Desondanks biedt deze garage geen toegang voor fietsen. Het heeft ons destijds verbaasd dat er geen verbinding werd geprojecteerd om de bestaande fietsenstalling in/naast het gebouw van het Marnix zwembad door te trekken naar de garage. De helling zou te steil zijn. Is het huidige ontwerp aangepast om ook fietsen te stallen in deze garage?

H. Wandelpromenade.

Wij zetten grote vraagtekens bij het plan een wandelpromenade langs de Nassaukade aan te leggen. De Nassaukade is een hoofdweg bestemming Verkeer-2 (50 km/u!) Dat drukke verkeer met (te) hoge snelheid achten wij niet ideaal voor een rustige wandeling; zeker niet met kleine kinderen.

Komt er een fysieke scheiding tussen wandelpromenade en fietspad/weg?

Is de wandelpromenade alleen te bereiken via de zebrapaden (hoek Nassaukade/Frederik Hendrikplantsoen en hoek Nassaukade/2e Hugo de Grootstraat)? Een afstand van 300 meter voor Nassaukade bewoners en fors meer voor bewoners langs de Marnixkade lijkt niet bevorderlijk voor een dusdanig gebruik van een wandelpromenade om de kosten voor aanleg daarvan te rechtvaardigen.

I. Her-inrichting Noord Jordaan.

Wat is precies het aantal nog op te heffen parkeerplaatsen in de N. Jordaan? De tabel vermeldt nog 240 plaatsen terwijl de tekst 289 plekken vermeldt.

Wat zijn de intenties van de gemeente met de Westerstraat wanneer het blik daar weg is? In hoeverre hebben bewoners medezeggenschap om te voorkomen dat ook hier de openbare ruimte ten prooi valt aan verpretparkerisering?

J. Schadeprotocol.

Wanneer wordt het overleg tussen bewoners en het gemeentelijk Schadebureau hervat inzake een brochure met informatie & instructies wat te doen in geval van schade als gevolg van de bouw?

Daarnaast hebben wij een aantal vragen en opmerkingen over specifieke punten in het ontwerp:

8.2 Luchtkwaliteit

De berekende concentraties van stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2.5}) nemen in de toekomst af. Graag vernemen wij de argumentatie waarom dit in de toekomst zal afnemen. Vooral gezien Dieselgate. Tevens vragen wij ons af waarom het 2014 onderzoek naar benzeen (C₆H₆) niet is geactualiseerd.

12.2 Externe veiligheid transport

De garage ligt niet in de zone van een transportroute gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

Maar details over af- en aanvoer van bouwmaterialen ontbreken geheel! Het 2014 ontwerp Bestemmingsplan vermeldt dat dit met vrachtauto's door de Frederik Hendrik buurt zal gebeuren. Daarmee veel overlast veroorzakend en kans op schade aan huizen.

In hoeverre is inmiddels onderzocht of de afvoer van bodemgrond en aanvoer van bouwmaterialen milieuvriendelijker via het water kan gebeuren?

Bijlage 1. Actualisatie verkeersonderzoek.

Het rapport vermeldt dat *het aandeel van het verkeer van de parkeergarage op de totale verkeersintensiteiten is gering.*

Dit rapport is gebaseerd op 2015 gegevens en kan zodanig niet als actueel beschouwd worden. Zeker niet rond het begin van de geplande bouw in 2019! Daarnaast is er geen rekening gehouden met het rondjesrijden zo lang er geen afdoende maatregelen worden getroffen om het gebruik van de garage voor bezoekers tot maximaal 25% te beperken.

Bijlage 7. Boomonderzoek.

Bij het plaatsen van de damwanden kan grote schade aan deze bomen ontstaan. Is er een bonus/malus regeling voor aannemer om die schade zoveel mogelijk te minimaliseren?

Worden de diverse aanbevelingen van Groenadvies (bijlage 7) ook opgevolgd en verwerkt in het bestek?

Bijlage 13. Notitie IBA kelder.

Twee of drie verdiepingen? Als het een 3-laagse garage wordt (ter bepaling van de aannemer), dan wordt de lengte ong. 300 meter; dat is 150 m korter dan een 2-laags. Wat betekent dat voor de ventilatie locatie in het 2e Marnixplantsoen en/of de lifthuisjes aan het begin?

Bijlage 17 Risico analyse planschade.

Het doel van de garage is oa. een betere straatbeleving; minder autos, meer groen, speelruimte, bankjes etc. Maar er kan/ zal sprake zijn van grotere publieksstromen op de Nassaukade en Marnixkade. Dit kan leiden tot vermindering van de beleving van privacy; met name op de Marnixkade. De stoep is daar smal en lopen de huidige passanten op zeer korte afstand van de gevel. Maar aangezien de parkeerplekken aldaar worden opgeheven ontstaat meer ruimte om die stoep fors te verbreden. Wordt daarin voorzien? En hoe kan voorkomen worden dat die ruimte aan de waterkant overmatig door publieksstroom wordt bezet ten koste van bewoners?

Tot zover onze zienswijze, mede namens buurtbewoners, ingediend door de stichting SingelgrachtWacht. Wij zien de Nota van Beantwoording met grote belangstelling tegemoet.

Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst via email (arie@singelgrachtwacht.nl of dutcharie@me.com).

Met vriendelijke groet.


voorzitter stichting SingelgrachtWacht
Marnixkade 77D
1015 ZE Amsterdam

Werkzaamheden infrastructuur.

Nassaukade

De Nassaukade maakt onderdeel uit van de centrumsring en is een corridor. Op deze belangrijke weg staan verschillende werkzaamheden gepland.

Nassaukade/ Marnixplein – Singelgrachtgarage – Westertoegang

Vanaf 2017 tot en met 2019 staat de aanleg van de van de ondergrondse parkeergarage onder de Singelgracht tussen de Marnixkade en de Nassaukade gepland. Op moment van schrijven is de aanleg nog onzeker, maar vanwege de impact wel opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma. Tijdens het eerste half jaar vinden voorbereidende werkzaamheden plaats op de Nassaukade en het Frederik Hendrikplantsoen. In die periode wordt er voornamelijk vanaf de parkeervakken en het plantsoen gewerkt en is er lichte hinder in de vorm van in- en uitrijdend bouwverkeer.

Tijdens de bouw van de Singelgrachtgarage worden fietsers richting het noorden waarschijnlijk omgeleid via de Marnixstraat. Het gemotoriseerd verkeer rijdt over een speciaal aangelegde hulpbrug. Voor de aanleg van de brug is de Nassaukade twee maanden gestremd voor al het verkeer. Tijdens het verwijderen van de hulpbrug moet de Nassaukade opnieuw twee maanden worden gestremd.

De Nassaukade mag niet op meerdere plekken tegelijkertijd worden afgesloten. Het is dan ook van groot belang de tijd- en werkvakken op elkaar af te stemmen.

V&OR werkt aan de verlaging van de Westertoegang, de verbinding tussen de De Ruijterkade en de Prins Hendrikkade, ten westen van het Centraal Station. De onderdoorgang waar auto's, fietsers, bussen en groot verkeer gebruik van maken wordt naar verwachting volledig afgesloten. Tijdens de afsluiting gaat het gemotoriseerd verkeer voor een groot deel via de Houtmankade en de Nassaukade. Deze route moet vrij zijn van hinder.

Voor projecten op de Nassaukade gelden corridor tijden. Dat betekent dat afsluitingen en grote hinder alleen tussen tien uur 's avonds en zes uur 's ochtends mogen plaatsvinden en vanaf zaterdagavond tien uur tot maandagochtend zes uur.

Koppeling 2.6: Bij stremmingen op de Nassaukade door bovengenoemde projecten moeten de volgende drie omleidingsroutes vrij zijn van hinder: 1) Nassauplein – Marnixstraat – Marnixplein – Frederik Hendrikplantsoen, 2) Hugo de Grootplein – Frederik Hendrikstraat – Frederik Hendrikplantsoen en 3) Marnixstraat – Tweede Hugo de Grootstraat.

Koppeling 2.7: De stadsregisseur heeft het project aangemerkt als risicoproject en het project dient daarom een schouw te organiseren. Voor meer informatie over risicoprojecten zie hoofdstuk Beleid.



CARTA ORDINARIA
INTERNACIONAL
0480004 - ALBOX
406508
04/05/17 11:50

1,55 €

██████████
Stichting SingelgrachtWacht
Marnixkade 77D
1015 ZE Amsterdam
The Netherland

Directie Ruimte & Duurzaamheid
Gemeente Amsterdam
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
The Netherlands

A40



De directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Gemeente
Amsterdam
11 MEI 2017

Ontvangen

Amsterdam

Amsterdam, 8 mei 2017

Betreft: zienswijze Singelgrachtgarage Marnix

Beste,

Via deze weg wil ik mijn zienswijze indienen naar aanleiding van het gepubliceerde ontwerpbestemmingsplan van de Singelgrachtgarage Marnix.

De reden waarom ik, nu 9 jaar geleden, mijn appartement op de [redacted] heb gekocht en hier ben komen wonen, is om de grote hoeveelheid groen om me heen. Als ik mijn raam uitkijk, kijk ik pal tegen de mooie grote boom op het Van Oldenbarnevelt plein en als ik vanuit de Jordaan de Zaagpoort brug over loop of rijd, mijn huis tegemoet, word ik verwelkomd door de enorme hoeveelheid aan bomen aan weerszijden (aan de Singelkade en in het Frederik Hendrikplantsoen). Ik rijd een oase van rust binnen en ben er trots op dit mijn thuis te mogen noemen.

Met de komst van de garage pal op deze plek verlies ik dit alles en word ik ongewild gedwongen mijn woonwensen te herzien of mijn huis te verkopen en te verhuizen.

Daarnaast vraag ik me af of nut en noodzaak nog steeds relevant is voor een parkeergarage; steeds meer mensen maken gebruik van "autodelen" of hebben een abonnement op elektrische auto's, en ben ik nooit op zoek naar parkeerplek in mijn buurt, er is altijd plek. Ook stel ik me de vraag of een parkeergarage niet meer bezoekers en meer autoverkeer naar onze buurt trekt in de toekomst? Een voor mij ongewenste situatie, en samen met bovenstaande argumenten reden om bezwaar in te dienen tegen de bouw van deze garage.

Aangaande het ontwerp begrijp ik niet dat de inrit van de garage een haakse bocht maakt vanaf de weg. Dit zorgt mijns inziens voor een heel onveilige situatie voor het autoverkeer wat plots moet stoppen wanneer iemand de inrit inrijdt. Ook wordt het voetpad, wat nu door het plantsoen loopt en wat alle bewoners gebruiken, straks doorkruist en daarmee opgeheven door de inrit. Hoe dienen voetgangers in de toekomst te gaan lopen vanaf de Zaagpoort brug richting de Kostverlorenstraat?

Ik verneem graag uw reactie en ik ga ervan uit dat er weloverwogen over de toekomstplannen van onze stad wordt nagedacht.

Met hoogachting,

[redacted]



Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol



DE DIRECTEUR van RUIMTE &
DOURZAAMHEID.

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

A11UU #A5DCXDX#00#00000#

Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

15-5-2017

[REDACTED]
Amsterdam

Gemeente
Amsterdam
17 MEI 2017

Ontvangen

Directie Ruimte & Duurzaamheid
Gemeente Amsterdam
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Beste ruimtelijke ordening medewerker,

Hieronder onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix. In 2014 hebben we al een zienswijze ingediend. Het huidige ontwerp Bestemmingsplan bevat slechts een zeer summiere opgave van die zienswijzen; zonder enige verklaring waarom eerdere zienswijze zijn afgewezen. Het zou de gemeente sieren dit alsnog te doen.

Dat er nooit een Nota van Beantwoording is gepubliceerd terwijl het overgrote deel van de zienswijze/bezwaren zijn verworpen getuigt van weinig respect richting belanghebbenden. Wij hebben dan ook geen enkele illusie om nu weer een zienswijze in te dienen. Het is dat we hier wonen en nu eenmaal elke strohalm aangrijpen om iets aan de plannen te kunnen doen maar veel vertrouwen is er niet.

Nut en noodzaak:

Voor de bouw van de garage is nut en noodzaak niet overtuigend en rekent op onvoldoende draagvlak onder de directe omwonenden. Om in deze tijd waarin auto bezit alleen nog maar afneemt in de binnenstad zo veel geld te storten in een garage terwijl er voor vele voorzieningen in de stad te weinig geld is ben ik het totaal niet mee eens. Vele garages staan leeg in de stad, er is geen parkeerdruk in de omgeving waar de garage gepland is (op zondagavond een beetje net als in de rest van Amsterdam) en al zou die parkeerdruk er zijn dan zou de garage nog niet helpen, immers, voor elke plek in de garage verdwijnt een plek op straat.

Openbare ruimte:

Het verbeteren van de openbare ruimte is hét argument voor de bouw van de garage. Wij als bewoners met de meeste overlast en de grootste risico's hebben echter nog geen idee hoe die openbare ruimte voor ons verbeterd. Wel weten we dat er jarenlange overlast, risico's op verzakking en onnoemelijk veel geld aan dit project vast zit maar niet waar straks de winst van de openbare ruimte te zien zal zijn? Theoretisch is het mogelijk dat wij als bewoners van de Marnixkade enkel de lasten zullen ervaren en niet de verbeteringen van de openbare ruimte. Immers, het ligt voor de hand de auto's uit de nauwe straatjes van de Jordaan weg te halen. Sterker nog, onze openbare ruimte gaat er met het huidige ontwerp bestemmingsplan op achteruit. Waar we nu prachtig ruim water en vrij uitzicht voor de deur hebben wordt de gracht volgestopt met een jachthaven die anderhalve meter in het water zijn ligplaatsen krijgt. Voor bootjes van bewoners is nergens meer ruimte.

Voetgangersentrees: de voetgangers entrees mogen van de Welzijn aan de Marnixkade kant niet in het water maar moeten op de kant. De inbreuk op zichtlijnen te water zijn volgens de welstand reden de entrees niet in het water te willen. Het belang van deze richtlijnen geldt dan weer niet voor de jachthaven en de botenverhuur die de zichtlijnen zullen belemmeren. De zichtlijn die door de jachthaven wordt onderbroken mag van de welstand wel terwijl de bootjes ver uit de kant zullen komen te liggen omdat het hek dan verwijderd kan worden (wat op zich natuurlijk prima is).

Jachthaven:

De jachthaven wordt in het conceptplan veel groter. Dit als compensatie voor het feit dat de jachthaven deels plaats moet maken voor een entreehuisje. Ik maak ernstig bezwaar tegen deze buitenproportionele compensatie. Consequentie van deze uitbreiding is namelijk dat nergens meer ruimte is voor particuliere bootjes en het karakter van het brede water totaal teniet worden gedaan. Zie ook mijn eerder punt over de zichtlijnen.

"Eén van de doelen van de Watervisie is het vergroten van de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het water." Van dit doel blijft weinig over als aan de ene kant een dubbele rij huurbootjes licht en aan de andere kant bootjes op anderhalve meter uit de kant dwars over de breedte van het water komen.

Cultuurhistorische beschrijving Singelgracht:

Ondanks de wijzigingen in vorm en functie, is de Singelgracht nog steeds een duidelijk herkenbaar structurerend element dat veel vertelt over de geschiedenis van de stad. Een kernkwaliteit is de weidsheid van het open water (de 'blauwe' openbare ruimte). Door het bochtige verloop, het vaak asymmetrische profiel en de combinatie met bosjes en plantsoenen onderscheidt de Singelgracht zich duidelijk van de overige stadsgrachten.

Ook de kernkwaliteit van de weidsheid van het open water wordt totaal teniet gedaan met dit ontwerp bestemmingsplan door de buitensporige compensatie van de jachthaven. Zie ook mijn eerder punt.

In de bijlage Singelgrachtgarage Marnix conclusie 4.3 staat als uitgangspunt dat het niet wenselijk is een visuele versmalling van het dwarsprofiel van de Singelgrachtzone niet wenselijk is. Kennelijk valt hieronder niet dat er nu twee rijen dik huurbootjes liggen waartegenover de nieuwe plekken van de jachthaven die ver in het water worden gesitueerd. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Zie ook weer mijn eerdere punten.

Constructie garage:

Ik maak me ernstige zorgen over de schade die door de bouw aan de panden kan gaan ontstaan en het ontbreken van duidelijke garanties voor de bewoners. Kunt u deze zorgen wegnemen?

Schadeprotocol.

Wanneer wordt het overleg tussen bewoners en het gemeentelijk Schadebureau hervat inzake een brochure met informatie & instructies wat te doen in geval van schade als gevolg van de bouw?

Herrie tijdens de bouw:

U maakt melding van geluid dat binnen de normen blijft. Maar continue geluid dat net binnen de normen valt kan ook ondraaglijk zijn. Een pomp die 24 uur aanstaat (ook al is dat binnen een norm) is als bewoner nog steeds niet te doen. De grondwater effecten tijdens de bouw kunnen groot zijn, maar hangen sterk af van de bouwmethode. Hiervoor zal een passend bemalingsadvies worden opgesteld. Betekent dat pomp lawaai? Wat is daarvan de grenswaarde? 24/7? Hoe lang?

Wandelpromenade:

Ik snap niet dat er juist aan de Nassaukade kant wordt voorzien in een wandelpromenade. Doordat er een drukke verkeersader naast loopt en je niet makkelijk over kunt steken is het zeer onwaarschijnlijk dat men daar zal gaan wandelen. Waarom hier dan geld in steken?

Kosten:

De kosten van deze garage zijn zo hoog en de plannen zo oud, dat heroverwogen moet worden of in deze tijd met de huidige ontwikkelingen de plannen nog wel gerechtvaardigd zijn. Ik denk van niet.

Ik hoop dan ook dat het ontwerp bestemmingsplan wordt herzien, liefst zodat de garage er helemaal niet meer komt maar anders toch op zijn minst op de punt van de belachelijke compensatie voor de jachthaven die maakt dat van ruim water geen sprake meer is en er helemaal geen ruimte is voor bewoners om een bootje neer te leggen. De jachthaven vraagt namelijk belachelijke prijzen dus dat is ook geen alternatief.

Ik ga er vanuit dat er dit keer wél een antwoord komt op mijn zienswijze.

Groet,

_____ en de overige bewoners van _____



FRANKERING

GECONTROLEERD

002.178516.501011

Directie Ruimte &

Duurzaamheid

t.a.v. Singelgrachtgarage M

Gemeente Amsterdam

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

A11VV #ASDCXDX#DD#OI

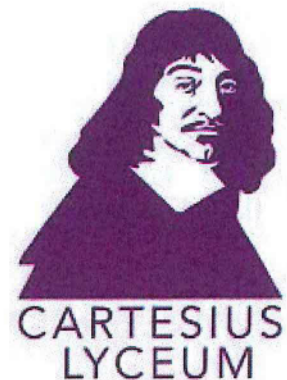




Handwritten text, possibly a signature or date, located below the redacted area. The text is faint and appears to be written in blue ink. It includes a date that looks like "12/12/12" and some illegible scribbles.

X Gemoente
X Amsterdam
X 17 MEI 2017

Ontvangen



Gemeenteraad Amsterdam
Directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758 1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 15 mei 2017

Betreft: **zienswijze bouw Singelgrachtgarage Marnix**

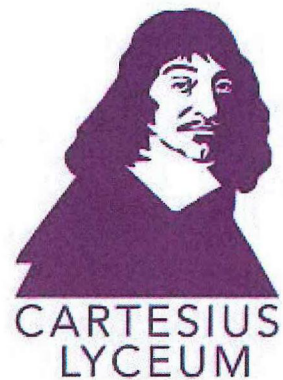
Beste mevrouw Agricola,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix dat op dit moment ter inzage ligt en de informatieavond die daarover op 18 april gehouden is, wil ik namens het Cartesius Lyceum onze zienswijze aanbieden.

Het Cartesius Lyceum is een school voor voortgezet onderwijs met ca. 800 leerlingen, ca. 80 medewerkers en jaarlijks ca. 30 stagiaires. De school grenst aan het Frederik Hendrikplantsoen en daar bevindt zich ook onze hoofdingang. Bovendien maken wij gebruik van de faciliteiten van het Marnix Sportcentrum.

De medewerkers van het Cartesius Lyceum maken zich ernstig zorgen over deze te bouwen parkeergarage en wel om de volgende redenen:

1. De verkeersveiligheid. Elke ochtend en middag komen onze leerlingen en medewerkers via verschillende fietsroutes naar onze school, maar het merendeel zal langs de aanrijroute van de gebruikers van de parkeergarage moeten fietsen. Bovendien gaan er elk uur leerlingen heen en weer van het Cartesius Lyceum naar het Marnix Sportcentrum en moeten zij daarvoor de Nassaukade oversteken. Op de tekeningen heb ik niet kunnen ontdekken welke maatregelen er genomen worden om deze fietsers en voetgangers te scheiden van de rest van het verkeer en hen te beschermen. Zoals u weet is de verkeerssituatie rondom de school, op zowel de Frederik Hendrikstraat als Nassaukade/Marnixstraat op dit moment al onveilig en ik vrees dat deze onveiligheid zal toenemen.
2. De in/uitrit van de parkeergarage loopt vlak langs het plein waar onze leerlingen pauzeren. De veilige afscherming van die in/uitrit baart ons zorgen. Die afscherming moet hoog genoeg zijn zodat er geen ballen overheen kunnen vliegen en zodat er geen leerlingen overheen kunnen vallen of klimmen, maar zou ook het aanzien van het park voor de omwonenden niet moeten aantasten.
3. Verder zouden we graag een onderzoek zien naar de verwachte CO2-uitstoot op die plek (waar auto's immers allemaal remmen als ze naar binnen rijden en weer gas geven als ze uit de garage komen). Onze leerlingen bevinden zich luttele meters van die in/uitrit op het plein en dit zou hun gezondheid kunnen aantasten.
4. Tot slot de overlast tijdens de bouw. Er zijn nog veel onduidelijkheden, bijvoorbeeld: waar zet de aannemer zijn bouwketen en hekken en hoe is de aanrijroute van de vrachtwagens? Ons gebouw heeft aan de kant van het Frederik Hendrikplantsoen 12 leslokalen, verdeeld over drie verdiepingen. In die leslokalen zit enkel glas. Wij maken ons dus ook zorgen over de geluidsoverlast tijdens de bouw van de garage. Wij willen over deze zaken graag meer duidelijkheid en ook zien dat daarbij rekening gehouden wordt met onze leerlingen en medewerkers.



Al in 2011 heeft de vorige rector van het Cartesius Lyceum Annette Sloan haar bezwaren tegen de bouw van een parkeergarage voor onze school duidelijk gemaakt. Ik stuur dit bezwaar als bijlage met deze zienswijze mee.

Met vriendelijke groet,

A large black rectangular box redacts the signature of the Rector. A thin, dark line extends from the right side of the box, possibly indicating the end of the signature or a stray mark.

Rector Cartesius Lyceum

Bijlage: Bezwaar tegen Singelgrachtgarage dd. 10-5-2011

Aan het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West

Mevrouw M. Kuitenbrouwer, stadsdeelvoorzitter,

De Heer D. de Jager, lid van het DB en Portefeuillehouder

Betreft inspraak op: Project Singelgracht garage

Amsterdam, 10 mei 2011

Geachte mevrouw Kuitenbrouwer, geachte heer de Jager,

Leden van de vereniging Vrienden van de Singelgracht hebben mij erop geattendeerd dat er deze maand nog de mogelijkheid bestaat om de besluitvorming over de Singelgracht garage te beïnvloeden.

De zienswijze van de school ten aanzien van de garage heb ik enkele jaren geleden bekend gemaakt aan alle partijen. Ik leefde in de veronderstelling door berichtgeving van medewerkers van Stadsdeel West dat de besluitvorming t.a.v. de garage al rond was.

Naar aanleiding van het bericht van de vereniging zet ik nog een keer de zienswijze van onze school ten aanzien van

In september 2011 komt Cartesius Lyceum met rond 650 leerlingen en 80 medewerkers terug naar ons gebouw op Frederik Hendrikplantsoen. Een moment waarop we jarenlang hebben gewacht. De school krijgt een inpandig gymlokaal maar zal ook gebruik blijven maken van de faciliteiten in Marnix Sportcentrum. Alle brugklasleerlingen volgen zwemles in Marnix Sportcentrum.

Een van de aantrekkingspunten van het Cartesius Lyceum voor leerlingen en ouders is het feit dat de school omringd is door twee groene pleinen. Geen andere school in Amsterdam heeft zulke mooie buitenruimtes tot haar beschikking.

De school is tegen de bouw van de garage om twee redenen:

1. De verwachte aantasting van het pedagogisch klimaat: de ruimte waarin leerlingen kunnen uitwaaien en uitrusten, voor, tijdens en na de schooldag wordt aangetast en verminderd in kwaliteit en kwantiteit.
2. De verwachte toenemende mate van onveiligheid: de garage zal meer auto's aantrekken naar het plantsoen. Zoals u weet is de verkeerssituatie rondom de school, op zowel Frederik Hendrikstraat als Nassaukade/Marnixstraat al onveilig.

Mocht de garage toch komen dan hoop ik van harte dat er tijdens het proces van de bouw in goed overleg met de scholen in de buurt en de bewoners voor leefbaarheid en veiligheid tijdens de verbouwing goed gezorgd wordt. Het zou niet mogen bestaan dat zonder een met de buurt en de scholen besproken expliciet veiligheidsplan voor de schoolgaande kinderen begonnen wordt met de bouw van de garage. Ik maak mij grote zorgen over de veiligheid van de leerlingen, tijdens en na de werkzaamheden, mede ook omdat de informatie die ik kreeg van medewerkers van Stadsdeel West over het effect van de bouw van de garage sterk uiteen loopt.

Ter informatie en op een iets meer praktisch niveau het volgende:

Het Cartesius Lyceum heeft twee ingangen, één op Oldenbarneveldtplein en één op Frederik Hendrikplantsoen. Vanwege veiligheid binnen de school is het niet mogelijk om alle leerlingen de ingang op Oldenbarneveldtplein te laten gebruiken. Bovendien, de Rijks Kramer basisschool maakt gebruik van Oldenbarneveldtplein als speelplaats, dus het is niet wenselijk dat 650 leerlingen van een school voor voorgezet onderwijs op hetzelfde plein vertoeven. Dat houdt in dat tijdens de bouw van de garage een deel van de leerlingen van het Cartesius Lyceum de ingang op Frederik Hendrikplantsoen zullen moeten gebruiken.

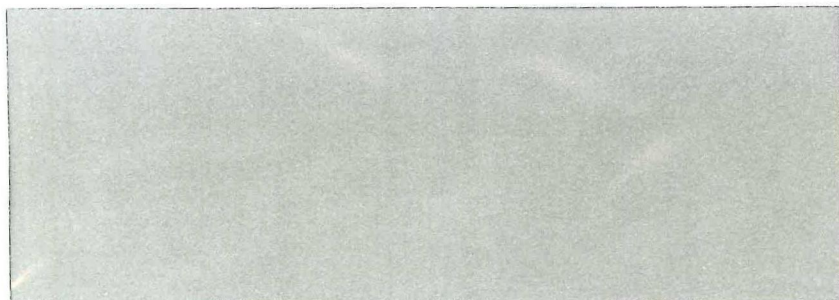
Grenzend aan Frederik Hendrikplantsoen staan er 12 leslokalen, op drie verdiepingen. In die leslokalen zit enkel glas. Ook de te verwachten geluidsoverlast tijdens de bouw van de garage baart grote zorgen.

Kortom, ik hoop van harte en verwacht dat u en anderen die verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming ten aanzien van de garage rekening houdt met de belangen van de leerlingen en medewerkers van het Cartesius Lyceum en van de basisscholen in de buurt.

Met vriendelijke groet,



Rector



Cartesius Lyceum

Frederik Hendrikplantsoen 7a
1052 XN Amsterdam
020-5849677
info@cartesius.espritscholen.nl
www.cartesius.espritscholen.nl

A10CCC#105216A#25#311

1111
1111

Datum: 21 april 2017

Naam: 

Adres: 

Amsterdam

1. De bouw van deze garage gaat uit van een achterhaalde gedachte over het autobezit en autogebruik van zowel buurtbewoners als bezoekers.

Ten tijde van de planvorming voor deze Parkeergarage was sprake van een toenemend autobezit en een toenemend autogebruik van zowel buurtbewoners als bezoekers. Inmiddels blijkt uit onderzoek dat:

- a. Steeds minder mensen in de binnenstad van Amsterdam een auto bezitten.
- b. Steeds meer mensen in de binnenstad van Amsterdam gebruik maken van huur- en leenauto's.
- c. Steeds meer bezoekers aan Amsterdam gebruik maken van het Openbaar vervoer en/of goedkopere parkeerplaatsen buiten de ring.
- d. Bestaande parkeergarages niet optimaal benut worden en daarmee niet blijken te voldoen aan een behoefte en/of te duur zijn voor optionele gebruikers.

2. De bouw van deze garage heeft geen draagvlak onder buurtbewoners

In een referendum Westerpark in 2009 sprak 55% tot 63% (variërend per buurt) van de bewoners zich uit tegen de bouw van een parkeergarage onder de Singelgracht. Kort daarop ging Westerpark op in het stadsdeel West. Toen kon het hele stadsdeel met weinig of geen rechtstreeks belang zich hierover uitspreken. Maar het overgrote deel van de bewoners was onkundig van de essentiële details om een weloverwogen oordeel over de Singelgrachtgarage uit te spreken.

Inmiddels is na dit referendum duidelijk geworden dat er 800 parkeerplaatsen op straat verdwijnen en er geen plaatsen bijkomen. Ook zijn de parkeerkosten recentelijk drastisch verhoogd en blijkt dat er 23 bomen moeten worden gekapt.

De Gemeente weigert het onderzoek te herhalen met de thans bekende feiten. Derhalve is het onbekend wat thans het draagvlak onder buurtbewoners is.

3. Luchtkwaliteit

In het Ontwerp Bestemmingsplan is sprake van ontluchting via de kademuur van het Tweede Marnixplantsoen. Onduidelijk is wat de kwaliteit van de lucht uit de ontluchtingsroosters is in de directe omgeving van de luchtroosters, een locatie die direct grenst aan het plantsoen en aan de huizen aan het Tweede Marnixplantsoen. Vraag is ook of deze luchtkwaliteit binnen de wettelijke normen valt en hoe deze normen zich verhouden tot de 2015 EU regels.

4. Constructie van de garage

Als bewoner aan het [REDACTED] maak ik mij grote zorgen over mogelijke bouwschade aan mijn woning, temeer daar dit geheel wordt bepaald door de aannemer.

De belemmering van de grondwaterstroming kan enerzijds een opstuwend effect hebben op het grondwaterpeil, maar kan tevens leiden tot een daling van de grondwaterstand op andere plaatsen in het projectgebied omdat de toevoer is geblokkeerd.

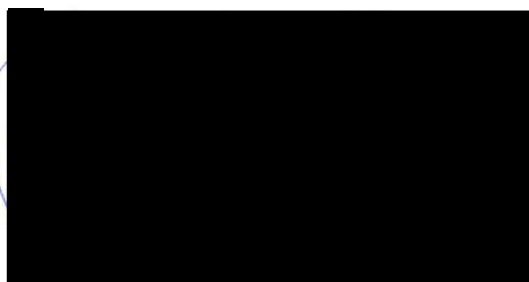
De monitoring van de beweging van mijn pand vindt tijdens de bouw regelmatig plaats, tot en met een jaar na de oplevering van de garage. Het is echter bekend dat een uiteindelijk effect enkele jaren later nog naar voren kan komen. Monitoring tot slechts een jaar na oplevering is daarmee onvoldoende.

Welke garantie heb ik als bewoner aan het [REDACTED] dat negatieve effecten zich niet voordoen?

5. Kosten

Eerdere ervaringen leren dat zowel bij de bouw van de parkeergarages als bij de exploitatie de kosten hoger uitvallen dan voorzien. Ook is een aantal aanverwante kosten dat nu al in beeld is nog niet opgenomen in de begroting. De vraag is hoe deze verwachte negatieve resultaten gedekt worden.

Gezien de reeds zeer forse bezuinigingen die de gemeente de afgelopen tijd heeft doorgevoerd en nog komende noodzakelijke bezuinigingen en lastenverzwaring ben ik van mening dat een investering van € 60+ miljoen een zeer onverantwoordelijke investering is. De afspraak dat het Parkeerfonds alleen gebruikt wordt voor parkeerfaciliteiten en verbetering van de openbare ruimte moet m.i. in een tijd waarin vele belangrijke problemen in de gemeente Amsterdam aan de orde zijn, worden aangepast aan de huidige context van de herziene prioriteiten in de Gemeente Amsterdam.





Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
t.a.v. de directeur ds E.M. Apriola
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

A11CC #ASDCXOX#DD#0000#





Gemeenteraad van Amsterdam
Directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Uitvoeren

Betreft: Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Singelgracht Marnix

Amsterdam, 16 mei 2017

Geachte heer, mevrouw,

Hierdoor wensen wij, [REDACTED], eigenaars en bewoners van [REDACTED] te Amsterdam, en derhalve direct belanghebbenden, zienswijzen in te dienen tegen het ontwerp-bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix zoals ter inzage gelegd op 6 april 2017.

Zienswijze 2014

Bij brief van 31 maart 2014 hebben ondergetekenden ook al zienswijzen ingediend tegen de voorganger van het voorliggende bestemmingsplan. De hierin geuite bezwaren zijn niet (afdoende) meegenomen in het voorliggende ontwerp plan. We verzoeken uw Raad daarom dan ook de daarin geuite bezwaren, op het gebied van nut en noodzaak, onduidelijkheid herinrichting maaiveld, verkeer en luchtkwaliteit, economische uitvoerbaarheid en exploitatiekosten als tegen het voorliggende ontwerp bestemmingsplan gericht en hier herhaald en ingelast te beschouwen. In aanvulling hierop merken wij nog het volgende op.

Onduidelijkheid omtrent de herinrichting van het maaiveld na realisatie

Eerder voerden wij aan dat er onvoldoende duidelijkheid bestond over de inrichting van het maaiveld na realisatie. Ook het voorliggende plan, meer bepaald de tekeningen op pagina 33 zijn onduidelijk en bieden bovendien geen garantie voor het daadwerkelijk verdwijnen van de parkeerplaatsen (zowel aantal als plaats). Dit is onacceptabel. De onmogelijkheid de plannen integraal te bezien (afgezien van het verschillend juridisch gewicht van dit bestemmingsplan en de overige herinrichtingsplannen), maakt het onmogelijk te verifiëren of aan de gestelde doelstelling van de Singelgrachtgarage wordt voldaan. Hoe zien wij waar en hoe onze burten groener, schoner en veiliger worden als gevolg van de komst van de garage als niet duidelijk is waar de extra ruimte wordt gecreeerd en hoe deze vervolgens wordt ingericht?

In reactie op de geuite bezwaren in verband met het ontbreken van een juridisch planologische koppeling tussen de te noodzakelijk te verwijderen parkeerplaatsen in de Noordelijke Jordaan (en Frederik Hendriksbuurt) en de vaststelling van het voorliggende plan is in het voorliggende ontwerp meer aandacht besteed aan de onmiskenbare relatie, maar de opgenomen voorwaardelijke verplichting in artikel 6 lid 6.3 a en de toelichting op pagina 35 is onvoldoende sterk geformuleerd. Alleen een voorwaardelijke verplichting die voorziet in opheffing van alle parkeerplaatsen voor ingebruikname van de parkeergarage is voldoende om het daadwerkelijk uitvoeren van deze intentie te borgen. Wij verzoeken uw raad deze voorwaardelijke verplichting dan ook dienovereenkomstig aan te passen.

Aanvullend daarop willen wij opmerken dat zelfs voor de parkeerplaatsen op maaiveld op de Marnixkade binnen de bestemmingsplangrenzen geldt dat op basis van plankaart en planregels niet

vaststaat dat zij daadwerkelijk zullen verdwijnen. Weliswaar staat op pagina 20 van het ontwerp bestemmingsplan dat wordt uitgegaan van het opheffen van het straatparkeren langs de gracht, maar de plankaart laat een bestemming Verkeer-1 zien. Onder deze bestemming valt ook verkeersareaal, en onder deze definitie vallen onder meer ook verkeersvoorzieningen en parkeerplaatsen. Het moge duidelijk zijn dat wij als kadebewoners uiteraard het uitgesproken plan toejuichen dat de openbare ruimte hier straks vrij van obstakels blijft en alle bomen langs de kade behouden kunnen blijven. Wij verzoeken uw raad dit echter ook in de plankaart en in planregels te waarborgen en een stap verder te gaan en de bestemming woonerf te geven, zodat ook geen motor en scooterparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, die afbreuk zouden doen aan de ruimtelijke kwaliteit. Zoals in onze eerdere zienswijze al aangegeven zouden, wanneer duidelijk zou worden dat de Marnixkade na realisatie zou worden ingericht als woonerf met speelgelegenheid, fietsparkeren en groen, en zo de voordelen van de komst van de garage zichtbaar en geborgd zouden zijn, de weerstand van de direct omwonenden een stuk minder groot zou zijn.

Jachthaven

Het bestemmingsplan geeft op pagina 50 aan dat voor de Singelgracht ter hoogte van de Singelgrachtgarage Marnix een doorvaartprofiel B vastgesteld, waarbij de minimale obstakelvrije doorvaartbreedte 13 meter bedraagt. Deze breedte is echter totaal niet aan de orde bij realisatie van de jachthaven (met steiger op 2,5 meter van de kade) als mogelijk gemaakt onder functieaanduiding (jh) en de bezetting van de steiger als mogelijk gemaakt onder functieaanduiding (swa-1) ter hoogte van Marnixkade 85-77 zoals in de huidige situatie (de boten van Sloepdelen.nl liggen gedurende gehele seizoen dubbel aangelegd). De Afbeeldingen op pagina 52 geven ten onrechte niet de situatie aan beide zijden van het water (inclusief boten) aan, waardoor de doorvaartbreedte groter lijkt dan die daadwerkelijk zal zijn.

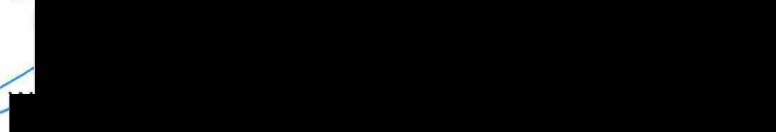
Los van de waterkundige argumenten tegen deze constructie, doet deze inrichting afbreuk aan de weidsheid van de Singelgracht die op andere plekken in het bestemmingsplan als landschappelijk cultuurhistorisch waardevol wordt geroemd.

Kredietbesluit

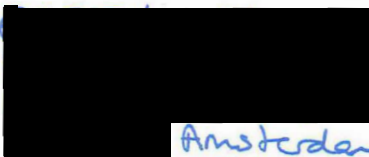
In de paragraaf economische uitvoerbaarheid is aangegeven dat slechts de voorbereidingskosten (planvorming) van de garage zullen worden gedekt door de gemeente. Voor overigen voorbereidingskosten, uitvoeringskosten en exploitatiekosten zal voor vaststelling van het bestemmingsplan nieuw krediet worden aangevraagd. Nu de omvang en inhoud van dit besluit nog niet bekend is, is het niet mogelijk te beoordelen of dit besluit voldoende omvattend zal zijn om de exploitatiekosten (waaronder onderhoud) op de lange termijn te dekken en zo te borgen dat de garage duurzaam beschikbaar zal zijn voor vergunninghouders voor een prijs die gelijk staat aan vergunningprijs op maaiveld. Dit zijn voorwaarden om (blijvend) aan de doelstellingen van de Singelgrachtgarage te voldoen. Het concept uitvoeringsbesluit had dan ook gelijktijdig met dit ontwerp bestemmingsplan ter inzage moeten worden gelegd.

Tot zover onze zienswijzen. Wij verzoeken uw raad hiermee rekening te houden in uw verdere besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

A large black rectangular redaction box covering the signature and name of the official.

AFZ.



Amsterdam



0104187265

-/-

133

Bezorgen

Gemeenteraad van Amsterdam

Directeur van Ruimte & Duurzaamheid

Postbus 2758

1000 CI Amsterdam



Geachte heer/mevrouw,

X Gemeente
X Amsterdam
X 23 MEI 2017

15 mei 2017

Ontvangen

Al meer dan respectievelijk 30 jaar en 15 jaar wonen wij op [REDACTED], op een hele mooie plek in Amsterdam. We maken ons erg ongerust over de bouwplannen van de singelgrachtgarage vanwege de volgende redenen

Ten eerste verwoest deze immens grote garage voor 800 mensen een hele mooie plek in Amsterdam, dat ook nog eens Unesco beschermd stadsaangezicht is. Gebouwd in de 17^e eeuw. Waar veel flora en fauna is.

Verder zal de garage meer verkeer aantrekken en daardoor ook meer vervuiling aan mijn kant in het centrum in plaats van minder vervuiling in het centrum. Dit is tegenstrijdig aan de EU-regelgeving.

Daarnaast wonen wij kort op de kade en het geluid van de bouwactiviteiten zullen ons leven voor jaren gaan beïnvloeden. Gezien de bouw van de Noord-zuidlijn zijn wij bang dat we jaren en jaren in een bouwput gaan leven. Ons huizen staan nog geen 10 meter van de kade vandaan.

Daarnaast zijn wij ook bang voor bouwconstructiegevolgen als scheuren en verzakking en vergiftigde dampen die tijdens de bouw zullen ontstaan. Verder zijn wij erg bezorgd over de co2-uitstoot vanwege de honderden auto's die de garage dagelijks in en uitgaan.

Bovendien trekt een ondergronds garage allerlei gespuis als zwervers, daklozen etc aan en is het niet veilig om in een- alleen met monitoren beveiligde- garage als vrouw 's nachts je auto te gaan parkeren. Waarom wordt het P+R niet meer gepromoot zodat de bewoners van de stad wel hun auto voor de deur kunnen parkeren? De omliggende garages staan op elke willekeurige dag nog niet eens voor de helft vol en wederom wilt u weer een immens grote garage uit de grond stampen.

Wij vinden het heel erg dat het leven in de stad wordt overgenomen door garages die weer maar voor de helft gebruikt zullen worden. Een enorme verspilling van ons belastinggeld en gemeentegeld en de beoogde bedragen voor de bouw van de singelgrachtgarage lopen met miljoenen op. Al ruim 10 jaar loopt u als gemeente rond met deze bouwplannen en u stuit elke keer op veel verzet van de bewoners. Waarom luistert u niet naar onze noodkreet? Waarom wilt u weer zo nodig een garage bouwen waar mensen niet zullen gaan parkeren.

Met deze brief hopen wij dat u gaat luisteren naar onze noodkreet en gaat inzien dat weer een garage niet de oplossing is.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Directie Ruimte & Duurzaamheid

Gemeente Amsterdam

postbus 2758

1000 CT A'dam



ARRVV #ASDCXX#00#0000#



Zienswijze op Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

Gemeente
Amsterdam
23 MEI 2017

Amsterdam, mei 2017

Bij deze vraag ik u om af te zien van de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix om de volgende redenen:

De bouw is democratisch niet verantwoord, financieel onverantwoord en verkeers onveilig. De garage is gebaseerd op een achterhaald idee is sociaal onveilig en niet groen.

Het is een extreem dure - en niet gewenste oplossing voor een probleem dat niet bestaat.

Waarom geen ondergrondse megagarage?

Geen draagvlak bij de beoogde gebruikers.

In 2008 was in Amsta de Poort een verkennende bijeenkomst voor de Frederik Hendrikbuurt.

Er waren daar ongeveer 300 buurtbewoners waar aan gevraagd werd: "Wilt u een ondergrondse parkeergarage?"

Er waren daar slechts 4 (!!) mensen voor deze garage. Vervolgens werd hen gemeld:

"we gaan toch onderzoeken of het een goed idee is"

In mijn ogen is toen al begonnen met onze democratie ernstig geweld aan te doen.

Bij alle informatie avonden en inspraakronden, die de gemeente daarna heeft georganiseerd, was de verhouding voor/tegen de singelgrachtgarage altijd rond de 5% / 95%.

Het is in mijn ogen een democratische schande dat de gemeente de Singelgrachtgarage wil doordrukken.

Bij beide stadsdelen zijn grote acties geweest om deze garages tegen te houden. Het gaat hier dus niet om 'not in my backyard' protesten. Het gaat om een aanbod wat de beoogde gebruiker aangeeft niet te willen. In West is zelfs een referendum gehouden waaruit blijkt dat de doelgroep tegen is. Uitgesplitst in stadsdelen en omliggende wijken blijkt er geen steun te zijn, maar juist tegenstand.

UITSLAG REFERENDUM OVER SINGELGRACHTGARAGE IN 2010

Geheel Westerpark

TEGEN	55.4%
VOOR	44.6%

Stembureau 399 Amsta de Poort

TEGEN	63.5%
VOOR	36.5%

De totale uitslag van het referendum was nipt voor de garage, maar dat was omdat heel West mee mocht stemmen gelijk met de landelijke-gemeenteraad stemming zodat niet goed voorgelichte mensen mochten stemmen voor een extra garage. "Ha extra parkeerplaatsen altijd goed"

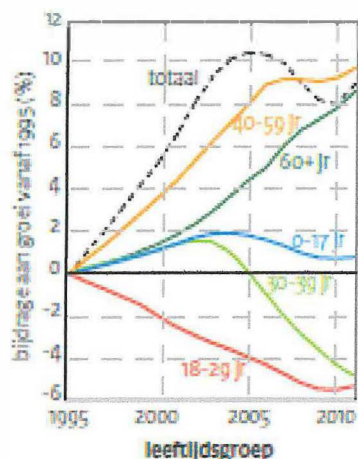
Achterliggend idee en oplossing voor de parkeerdruk

Het probleem van Amsterdam is het grote autobezit gecombineerd met een verwachte toename van auto's van buiten de stad. Het autogebruik, maar niet het bezit, van de Amsterdammers neemt af. Er zijn dus te veel auto's per bewoner aanwezig op straat.

De oplossing voor dit (tijdelijke) probleem dient zich eigenlijk vanzelf aan.

De rol van autobezit is aan het veranderen. Volgens de Mobiliteitsbalans 2012 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is er een ontwikkeling gaande waar een tendens van dalend autobezit en autogebruik zichtbaar is. 'Delen is het nieuwe bezitten'

We moeten dus wachten in plaats van nu geld verspillen. Het waarom wordt hieronder uitgewerkt.



Hoe krijgen we de Amsterdammer versneld uit hun eigen auto en in een autodelen project zodat de parkeerdruk verdwijnt?

Verleiding, dat is het toverwoord.

Waarom zou een Amsterdammer stappen in een autodelen project? Het moet een grote winst bieden t.o.v. de huidige situatie. Dat kan zijn financieel of ideologisch. De Amsterdammer binnen de ring is gemiddeld hoog opgeleid en vaak ook welgesteld. De financiële prikkel is dus niet heel erg groot. (maar desondanks hoor ik steeds meer geluiden dat de auto te duur wordt.) De Greenwheels benzine auto's bieden dus niet veel winst voor welgestelden.

Veel vatbaarder voor verandering is het gevoel van urgentie voor het milieu vraagstuk en duurzaamheid. Het Car2Go project is een mooi voorbeeld hoe dit opgelost kan worden. Een groot probleem is hierbij de actieradius van elektrische auto's, waardoor nog niet op grote schaal wordt ingestapt.

Rapport De deelauto in de binnenstad van Amsterdam van inno-V geeft al in 2006 (! elektrische auto bestond eigenlijk nog niet echt) zicht op de oplossing van de problemen: uit dit rapport:

"Autodelen leidt tot een forse daling van het autobezit onder gebruikers. Iedere deelauto vervangt 3,14 eigen auto's. Dat levert in de Amsterdamse binnenstad momenteel (2006) 398 vrije parkeerplaatsen op. Dit kan nog fors stijgen bij uitbreiding van het aantal plaatsen en bij efficiënter gebruik van de huidige deelauto's."

<http://www.centrum.amsterdam.nl/publish/pages/210545/vooruitenterugblik.pdf>

We bevinden ons nu in een transitie van benzine- naar elektrische auto's.

Deze transitie is juist gestart en in mijn ogen moet hier op gewacht worden. Geld uitgeven aan te dure ondergrondse garages die over tien jaar niet meer nodig zijn is onverstandig.

Laat deze garage niet een tweede Stelling van Amsterdam worden: bij gereedkomen al achterhaald.

Bouwrisico's, sociale onveiligheid en kostenoverschrijding

De kosten en risico's van de bouw van deze megagarages zijn onbeheersbaar en tot op heden niet goed uitgewerkt. De praktijk wijst uit dat Amsterdam bij dit soort bouwprojecten aan de leiband van de aannemer komt te lopen en de aanbestedingsprocedures stelselmatig niet goed uitvoert. Dat we ons op dit moment in een wereld omvattende financiële crisis bevinden, maakt het nog urgenter om ieder uitgave heel goed af te wegen.

Volgens CDA-raadslid Lex van Drooge zijn de laatste jaren bij zeven gemeentelijke diensten dingen misgegaan bij een aanbesteding. Dan gaat het om complexe opdrachten, zoals parkeertoezicht en aanvullend openbaar vervoer, maar ook om grote bouwprojecten, zoals de renovatie van de Oostlijn, die compleet uit de hand is gelopen. Ook SP-fractievoorzitter Laurens Ivens ziet in deze vele aanbestedingsfouten een aanleiding om nu eens goed te bekijken wat de gemeente steeds maar weer fout doet. 'Het is te gek voor woorden dat zo vaak de rekening van tegenvallers bij de Amsterdammers komt te liggen, terwijl de winsten naar private partijen gaan.' Bron AT5

Dus, waarom een financieel onvoldoende onderbouwd project starten met kans op extreme risico's en afhankelijkheid van aannemers als de doelgroep dit niet wil. Er is wel onderzoek gedaan met vragen als: wilt u graag inpandig parkeren? Maar niet naar: wilt u graag onder de grond parkeren, ver van uw woning en daardoor als vrouw 's nachts in een megagarage parkeren en via lifthuisjes met uw maxi-cosy onder de arm naar huis lopen? Met fikse verhoging van de parkeertarieven als gevolg.

nog een aantal punten van grote zorg over de parkeergarages:

- Mogelijke verzakkingen en waterloopkundige schade aan omliggende panden
- Verslechtering van de openbare ruimte: De parkeerplaatsen die langs de Nassaukade weg worden gehaald leveren netto niks op aan de openbare ruimte. **Langs hoofdnet auto laat geen ouder zijn kind spelen** en de lifthuisjes (minimaal 3 meter hoog) zullen de (UNESCO) monumentale stadsgezichten voor eeuwig aantasten. Dit soort lifthuisjes hebben in Haarlem bij het Dumontplein geleid tot protesten. In west zal zelfs een geheel park (waar nu kinderen spelen) geruïneerd worden en oude platanen verdwijnen.
- In West zal de verkeersveiligheid drastisch afnemen. Alle verkeersbewegingen van de auto's gecombineerd met het fietspad en de 1000 scholieren die in de spits met elkaar concurreren leidt tot ongelukken. Filevorming etc.

Financiële berekening alternatieven Singelgrachtgarage, globale schattingen

Geschatte kosten Singelgrachtgarage € 60.000.000

Aanschaf 30 elektrische stadsbussen inclusief 30 jaar lang 30 jaar salarissen

Aanschaf	30 stuks	€ 500.000	€ 15.000.000
Jaarsalaris 30 jaar lang 30 man 30x30x		€50.000	<u>€ 45.000.000</u>
Totaal			€ 60.000.000

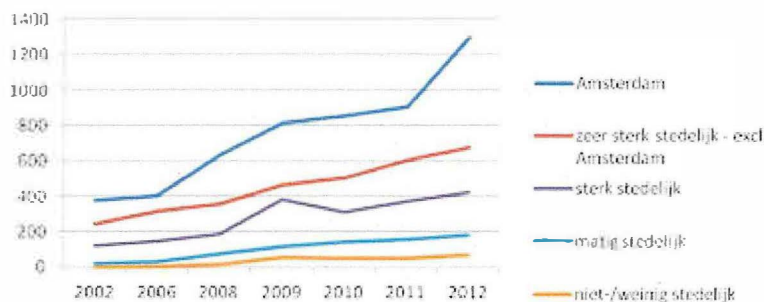
(onderhoud betaald uit rente vastzetten van jaarsalarissen uitgesmeerd over 30 jaar en inkomsten uit OV chipknip etc)

Genereren van 800 lege parkeer plekken op straat. Drastische subsidie op autodelen.

<http://kpvv-reisgedrag.blogspot.nl/2011/11/wie-wil-er-autodelen.html>

Autodelen aan vooravond van doorbraak

Aantal deelauto's per type gemeente



om >800 parkeerplaatsen op te heffen zijn ongeveer 400 deelaautos nodig (ongeveer 1200 gebruikers) dus 1200 autogebruikers moeten 'financieel' gemotiveerd worden hun auto weg te doen.

Eenmalige stimulatie subsidie	1200	€ 15.000	€ 18.000.000
Subsidie aan bv Car2Go en investering in Oplaadpunten etc	400	€ 50.000	<u>€ 20.000.000</u>
Totaal			€ 38.000.000

Over van € 60.000.000 is € 22.000.000

Aanleg van fietstoren bij Amsterdam CS

60 % van 100.000.000

€ 60.000.000

Nieuwe ontwikkelingen: Ter inspiratie:

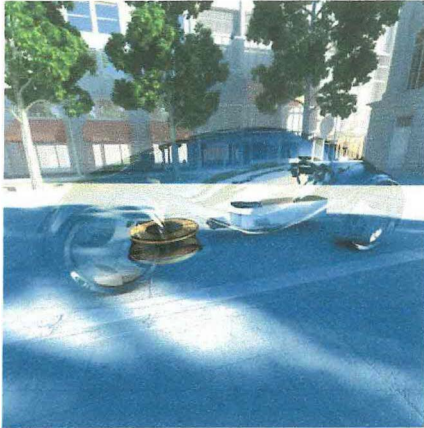
Ontwikkeling IBM lithium air accu met een actieradius van 800 km:

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=8pMFLpiqPAC

IBM: "Onze lithium-air accu haalt 800 km"

Eenvoudig draadloos opladen geslaagd project van de University of British Columbia.

<http://www.publicaffairs.ubc.ca/2012/10/26/park-and-charge-ubc-researchers-invent-safe-wireless-vehicle-charging-technology/>

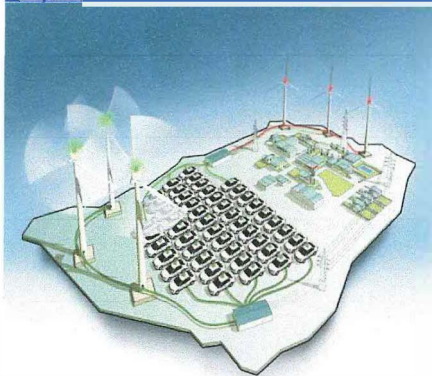


of Siemens:

<http://www.corporate.siemens.nl/nl/pers-nieuws/1817.htm>

Wind energie variaties opvangen met auto accu's

<http://www.delta.tudelft.nl/article/electric-cars-as-power-buffer/20832>



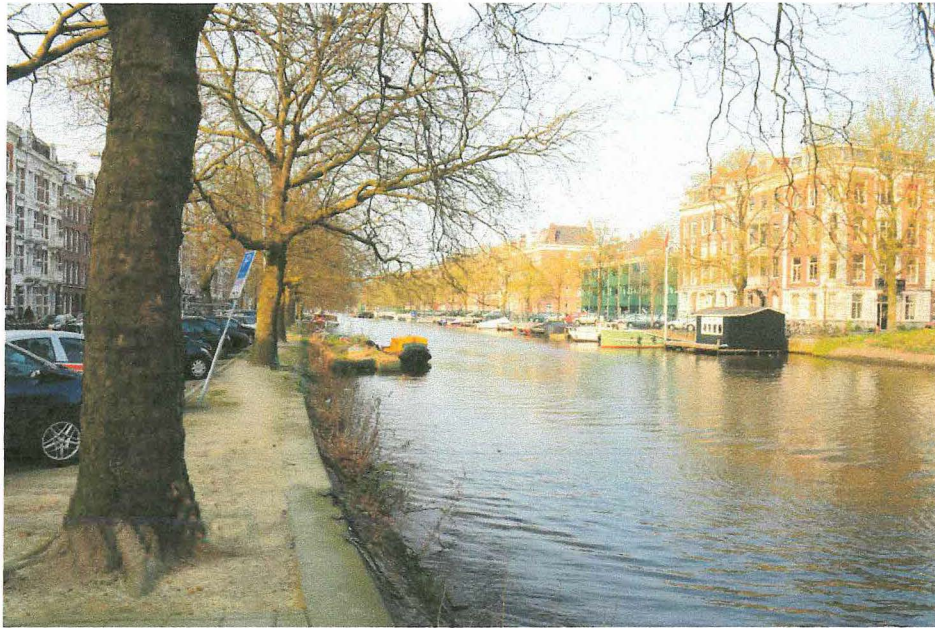
NB De meeste cijfers uit deze zienswijze zijn van drie jaar geleden (vorige zienswijze waar niet op gereageerd is!) Inmiddels heeft de hierboven genoemde trend zich doorgezet. Onderstaande links staven deze bewering.

<https://www.ois.amsterdam.nl/nieuws/autobezit-in-amsterdam-neemt-minder-toe-dan-in-de-rest-van-het-land>

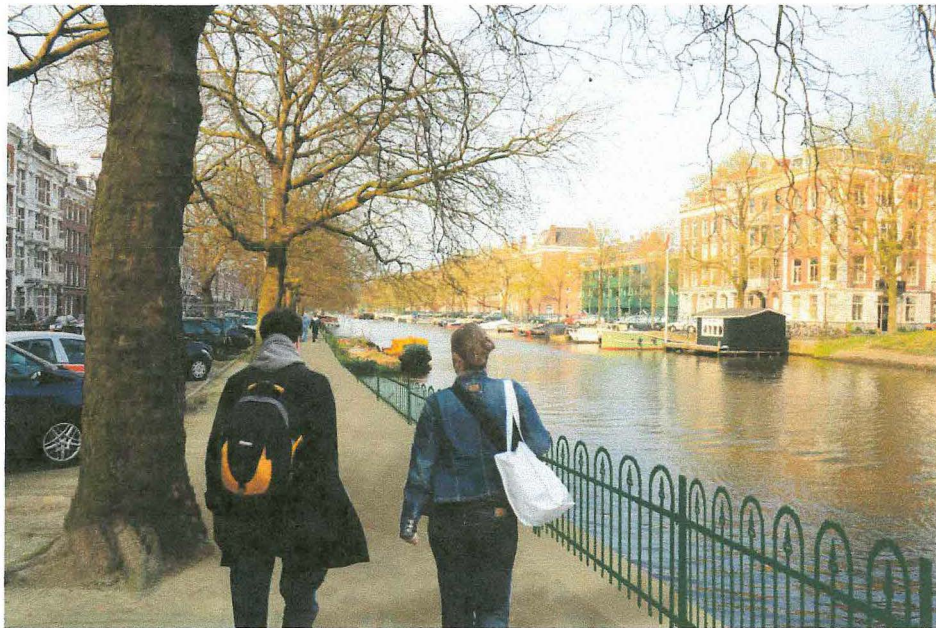
https://www.ois.amsterdam.nl/pdf/2016_jaarboek_samenvatting.pdf

<http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

<http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>



Huidige situatie Nassaukade



Alternatieve wandelpromenade met behoud van alle parkeerplaatsen en alle bomen.

~~Directeur~~ van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

R

AANGETEKENDE BRIEF

NL frankering betaald € 8,35

36gr

RECOMMANDÉ

D-A-1

PostNL

166360 16-05-2017 10:24

NL



3SRPKS907705360

1000CT 2758



X Gemeente
X Amsterdam
X 22 MEI 2017

Amsterdam, 15 mei 2017

Directie Ruimte & Duurzaamheid
Gemeente Amsterdam
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Ontvangen

ten aanzien van ontwerp bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

Mijn zienswijze

Bezinning a.u.b.

Ik ben bewoner aan de [REDACTED], mijn huis staat op het midden van de geplande garage in de Singelgracht. Ik ben dus direct betrokkene.

Ik wil eigenlijk het hele plan ter discussie stellen, alsnog, er zijn in die meer dan 12 jaar waar u bezig was met parkeren onder de gracht, nogal wat ontwikkelingen geweest omtrent autogebruik, en in het verlengde daarvan, het parkeren in de stad. Het blijkt in deze tijd met voortschrijdende inzichten en onderzoeken die gedaan zijn, onzinnig om deze bouw nog door te laten gaan.

Ik zal u de punten opnoemen die mij bekend zijn, waarom het zoveel beter zou zijn, deze voorgenomen bouw te stoppen.

1) Noodzakelijkheid om een dure parkeergarage te bouwen. Deze noodzaak is volkomen achterhaald door de tijd. Er blijkt door onderzoek van o.a. de Erasmus Universiteit en parkeeradviesbureau Spark (zie o.a. Volkskrant 23/11/2013). Volgens dit onderzoek lopen de parkeergarages in de steden leeg, ook de privé-garages zoals Q-Park laten dit beeld zien. Van 2008 -2012 werd er 25% minder bezetting geconstateerd. Ook nu in 2017 hebben veel parkeergarages niet een winstgevende bezettingsgraad. Het grootste probleem vinden de gebruikers de hoge tarieven, en die gaan nog stijgen om nieuwe garages rendabel te maken. Ook het verminderd eigen auto-bezit, vooral onder jongeren (de toekomst!!) speelt een rol bij deze drastische afname van gebruik van alle garages. Er hoeft niet nóg een garage hier onder de gracht bij te komen.

2) _Auto's van de straat af. De stad 'vergroenen'. Dus de auto's, de geparkeerde auto's wel te verstaan van de straat af, onder de grond. Aan fietsparkeren is in dit plan niet gedacht, er is geen ruimte voor fietsen stallen gedacht. Maar, hoe kom je in die garage, ja juist, daar moet je toch echt rijdend in met die auto, gebruikmakend van de toevoerroutes die drukker zullen worden, géén vermindering van uitlaatgassen dus. (zie ook het (afgeblazen) Struktonplan voor het ondergrondse Amsterdam, Parool 13/02/ 2008) Ook in 2017 haalt een aantal Amsterdamse straten, waaronder de Nassaukade niet de Europese norm van luchtverontreiniging, de vervuiling blijft te hoog.

Het ergste aan dit streven om die garage te bouwen is dat het heel veel bestaand groen gaat kosten. Veel, 'monumentale' bomen langs de Singelgracht en in het Frederik Hendrikplantsoen moeten sneuvelen. DE dubbel rij platanen langs de singelgracht is cultureel erfgoed, en beschermd, hoe kan dat nu maar zo van tafel

geveegd door het risicovolle bouwen van deze garage voor deze mooie (gezonde) oude bomen. Het Frederik Hendrikplantsoen krijgt een nieuwe 'doorsnijding' erbij, nu al is het park gedeeld door straat+ trambaan.

Hier is de toegang tot de parkeergarage gepland, die ongeveer de halve, het zuidelijk deel van dit mooie park zal innemen. Veel (men kan geen harde garanties geven hoeveel) bomen moeten hier gekapt worden.

Is dit allemaal het nu werkelijk waard om wat 'groene' strookjes te realiseren langs b.v. de Nassaukade, waar een zgn. 'wandelboulevard' moet komen, verhard, want men moet erop kunnen wandelen, 'flaneren' ook met 'hakjes' aan.

Wat levert dit dan per saldo aan meer groen op?

Buiten dat, op die smalle gevaarlijk strook naast de zeer drukke straat, en het water, daar laat je toch je kinderen niet spelen. En ga je toch zelf ook niet wandelen, van niks naar nergens?

Hooguit is het voor de hondenbezitters een nieuwe uitlaatplek, en misschien voor de plezierbootjes, om met veel drank, dus herrie etc. als picnic-plek te gebruiken.

En wat te denken van een parkeerplekken voor (bak)fietsen, scooters e.d.. op die 'boulevard'? Ook de plaatsing van de detonerende entree-huisjes zal een grote plaats innemen van de

ruimte. Dus van een vrij uitzicht op het water zal ook dan geen sprake zijn.

3) Ik wil bij deze een groot bezwaar indienen tegen de kap van alle bomen, waarvan u vindt (en later de bouwer/ aannemer dat ze moeten wijken voor de bouw van de garage, of deze bouw mogelijk te maken, zoals af/ aanvoeren van materialen. U kunt deze bomen voor het grootste deel gezonde oude bomen niet zomaar kappen, en ook niet snoeien!! Ik kijk op de bomen uit, en maak gebruik van het Frederik Hendrik Plantsoen, voor mij het dichtstbijzijnde groene parkje. Dit is een onherstelbaar verlies, dat niet zomaar eventjes is goed te maken door nieuwe aanplanting (doorsnede 20/ 30 cm) te realiseren, als daar überhaupt nog plaats voor is.

N.b. tijdens de bouw van de Boerenwetering-garage werden er onlangs toch tegen de afspraken in 22 bomen weggehaald.

Dus er is geen enkele garantie, dat dat bij 'onze' Singelgracht' niet nog een keer zou kunnen gebeuren. Een aannemer vindt bomen dicht bij de bouwplaats uitermate onhandig, en betaald desgewenst, volgens contract gewoon maar een boete. Maar daar krijg je niet die prachtige oude, volgroeide bomen niet mee terug.

Ook wil ik onderzocht hebben, hoe het 'groen' wordt berekend. Is dit alleen op basis van m2 groen, op de de grond? Maar het zit het met de grote bomen, ik wil het **'volume-groen' berekend zien, het m3 groen. Ik denk dat de 'winst' van het 'nieuwe vergroenen' dan helemaal wegvalt.**

En ook het **belang van de bomen** zoals ze er nu staan: **het opvangen van fijnstof, het dempen van geluid**, het visuele aspect, grote bomen geven 'diepte' aan de omgeving, zeker in de stad, en hoe meer groen hoe beter de mens zich mentaal en fysiek voelt, ook dit is onderzocht en bewezen. Zie promotie-onderzoek van Jolanda Maas in 2014. De grote bomen met hun geschiedenis en hun omvang en hoogte geeft vertrouwen en rust, onttrekt lelijke gebouwen aan het zicht. Ook hebben de grote bomen de functie van **'koelte-eilanden' in de stad**, wat door de opwarming van de aarde, beslist niet vergeten mag worden. Ook psychisch welzijn wordt door meer- en grotere grotere bomen verhoogd, ook dat is bewezen. Vorig jaar (2016) nog werd tijdens een onderzoek naar de woonomgeving in de Noord-Jordaan door

mensen geantwoord waarom b.v. men het op de Lindengracht zo prettig wonen vond, juist, door de vele mooie grote bomen, het rustgevende groen. De geparkeerde auto's vond men niet bezwaarlijk.

4) . uitvoerbaarheidsaspecten. Ons leefklimaat wordt voor jaren ernstig aangetast. Door de bouw van de garage worden onze huizen en dus wijzelf ook, bedreigd door jarenlange herrie, veel bouwverkeer, uitzicht op een bouwput, moeite om ons huis te bereiken. Ons huis waarin we ons veilig willen voelen. Ons huis waar schade kan optreden door de bouw, en moeilijker te verkopen.

Deze ingreep is veel te groot, kost op alle fronten teveel, teveel bomen, teveel geld, teveel onrust, overlast, teveel wantrouwen in de democratie. Het zijn de bestuurders die ons dit door de strot willen duwen, wellicht gegijzeld door de hongerige bouwwereld.

Elke 'vernieuwing' is nog geen verbetering. Soms moet je een pas op de plaats maken, als omstandigheden veranderd zijn. In dit geval is die garage niet de oplossing om de 'obesitas' van Amsterdam, het overvoerd worden van onze stad te lijf te gaan met het in stand houden, en wellicht vermeederen van mogelijkheden om per auto de stad te bereiken en te stallen.

Bezinning zou nu op zijn plaats zijn.

Ik wil onderzocht hebben, of deze ondergrondse parkeergarage onder de Singelgracht anno 2017 nog wel nodig is. Er is een aantoonbare tendens tot verminderd eigen auto-bezit. Om de stad daadwerkelijk auto-luwer te maken is een keuze voor een beter O.V., het delen van elektrische auto's, witkar, car2go, elektrische fietser/scooters etc.. meer voor de hand liggend, onontkoombaar. Ook fietsen kan aantrekkelijker gemaakt worden, meer -ondergrondse- stallingsruimte voor de vele fietsen. We moeten de stad terug geven aan de (wandelande) mens, het ontmoeten van de ander in de stad, op pleinen, plaatsen, die niet gedomineerd worden door de auto. Zie hierbij de onderzoeken, en realisaties van b.v. Jan Gehl, de Deense stedenbouwkundige die baanbrekend werk op dit gebied gedaan heeft, o.a. in Kopenhagen, Sydney, Melbourne en New York City. Zie J. Gehl, Cities for people (2010), Island Press. Onlangs ook nog besproken in Pakhuis de Zwijger.

Dit betekent een werkelijk alternatief voor die garage. Een 'omdenken' over hoe met de stad om te gaan.

Wat u bedacht heeft, een dure onderwaterparking bouwen is geen oplossing, dit is een tijdelijk tegemoetkomen aan bepaalde groepen mensen.

Ik stel een proef-periode voor op de Nassaukade, de bestaande parkeerplaatsen aan de waterkant een periode auto-vrij te maken. En dan kijken wat er gebeurt met die ruimte.

-Wordt er daadwerkelijk gewandeld?

-wordt er gespeeld door kinderen?

-worden er (bak)fietsen en scooters gestald?

-worden er honden uitgelaten?

-wordt de ruimte door (passerende) plezierboten benut om te 'verpozen', incl, veel drankgebruik, herrie?

En dat alles moet dan gewoon geteld worden, dat deed Jan Gehl ook, zelf tellen van de gebruikers, mensen, dieren en fietsen e.d. dan weet je precies wat er met de ruimte gedaan wordt, dat is beter en feitelijker dan geloven in 'modellen' en 'aannames'.

Resumerend, gebruik ik weer het woord **BEZINNING**, stel de bouw uit, of liever, zie er helemaal van af. Berg de expertise tot nu toe vergaard goed op. En besteedt het geld , die €100 miljoen aan de zorg, onderwijs, kunst en cultuur en aan achterstallig onderhoud van wegen, gebouwen etc.

Resumerend: Laat de bomen alsjeblieft staan, meer en beter openbaar vervoer, niet nog meer haltes / lijnen opheffen, besteedt dit dure geld aan zorg, onderwijs en onderhoud openbare ruimtes. Niet zo sexy, maar wel veel beter besteedt voor veel, 'gewone' mensen, zoals ik er een van ben, iemand die graag in Amsterdam wil blijven wonen.

Ik wacht op een schriftelijke reactie, ontvangstbevestiging uwerzijds,

Amsterdam, 15 mei 2017, Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted address line]

[Redacted address line] Amsterdam

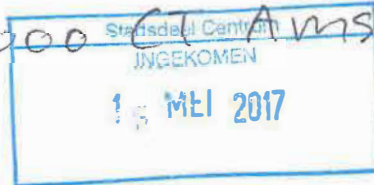
Am 17 mei

Betreft: Zienswijze
Parkeergarage Singelgracht
Marnix

Directie Ruimte &
Duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
Postbus 2758

1000 CT Amsterdam



afz. [redacted]
[redacted]
[redacted] Amsterdam

Milieu Advise, 362 (to214) daCostakade 1053 XK Amsterdam

aan Gemeente Amsterdam

zienswijze Bestemmingsplan Garage Marnix, att. Helene de Blanchard, di 16 Mei 8736 (2017ME)

geacht Onstegenwoordig Behoorde

Nog niet duidelijk is wat de aanbesteding met een open opdracht aan een bouwmeester kan betekenen voor nog lopende afpalingen en afspraken in het intern beraad zoals wij voeren.

Juist nu wil M. Aug. adv er op wijzen dat wij in overleg zijn om tot goede afspraken te komen in de planning en de procesbewaking – erop gelet dat bestemming groen en milieu goed beschermd is.

Het lijkt zinnig aandacht te geven aan inrichting en aanwijzing van bouwterreinen, de opslag' en werkplaatsen, aanrijroutes voor hoofdaannemer en onderaannemers, werklui en alle mogelijke vergunninghouders van verkeersontheffingen in kwetsbaar gebied, zeker om te toetsen of de straten en zones van zachte parkgrond en beworteling genoegzaam zijn beschermd tegen (zwaar) verkeer.

Zowel het gezag van “de bomenwacht” als instructies dat aannemers/onderaannemers waar dit nodig is competent zijn in werk in kwetsbare omstandigheden, dient te zijn voorzien.

Overigens mist M. Aug. adv hoofdstukken (onder “beleidskader”, “cultuurhistorie/archeologie”, “natuur en landschap”) om juiste omschrijving en status te geven voor beschermd stadsgezicht van bossages zoals met in water hangende takken, andere beschermde en/of beeldbepalende bomen dan de monumentale bomen, de cultuurhistorische en natuurwetenschappelijke context van “beschermd stadsgezicht” alswel de monumentale aard van “monumentale bomen”.

Immers is niet voor niets onderscheid gemaakt tussen de “monumentale boom/bossage” en de “beeldbepalende boom/bossage” en is de status van “beschermd stadsgezicht” niet slechts van toepassing op bouwkultuur, maar ook op landschapskultuur, en mag niet de verleiding open blijven om bomen als inmiddellijk vervangbaar straatmeubilair te zien, of gedachte te laten blijven post vatten dat bomen niet in de stad thuishoren maar in het bos.

Tenslotte wijs ik erop dat niet voorzien is in de juiste procedure voor het toetsen van de uitvoering van inrit/uitrit conform dit Bestemmingsplan hetzij het eerdere gelijkaangende Bestemmingsplan, waar de toezegging gedaan is dat eerdere ingekomen zienswijzen (de Gemeente kent 72 zienswijzen, waaronder van M. Aug. adv) nominaal en integraal als hier rechtens ingekomen worden opgevat.

De noodzaak deze zienswijze aan te vullen als de aanbesteding en het kredietbesluit passeert, mede gelet op dan eventueel op andere wijze voorzien Plan van Aanpak en in afwachting van vervolg in overleg met de procesbewaking, kan eventueel los blijken te staan van ons vertrouwen in dit proces.

- ootmoedig voor de Geest over alle deze onzelden

-

aan Gemeente Amsterdam
Projectteam Garage Morrix
at. Helene Blanchard

Milieu Impact advise
362 (0214) da Costadeinde 1053 XL Amsterdam



Aan de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Gemeente
Amsterdam
23 MEI 2017

Betreft: Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix.

Ontvangen

Amsterdam, 17 mei 2017

Geachte mevrouw/heer,

Van het Ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage heb ik kennis genomen en ik heb hierop de volgende opmerkingen:

Dubbelgebruik

Op pagina 17, onderaan 1^e alinea, van het "Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, toelichting", staat: "In de garage zal net als in de huidige situatie sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bewoners met een parkeervergunning parkeren voornamelijk 's avonds en 's nachts, bezoekers en ondernemers met een parkeervergunning parkeren voornamelijk overdag. In de verschillende verkeersonderzoeken (zie hoofdstuk 6) is met dit dubbelgebruik rekening gehouden."

En op pagina 29, midden 2^e alinea: "Doordat het straatparkeren wordt verplaatst naar een ondergrondse parkeergarage waarbij parkeerplaatsen op straat 1-op-1 worden opgeheven, is er geen sprake van een toename van de parkeercapaciteit. Hierdoor zal het aantal verkeersbewegingen in totaal niet toenemen."

Het is nu eenmaal niet zo dat met het verplaatsen van parkeerplaatsen van de straat naar de parkeergarage niet leidt tot meer geparkeerde auto's. Doordat er in het de Noordelijke Jordaan een groter tekort aan parkeerplaatsen is, met daarbij een veel groter winkel- en uitgaansgebied en markt op straat, is de bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de Noordelijke Jordaan veel hoger dan in de Frederik Hendrikbuurt. Door nu parkeerplaatsen die ver van de Noordelijke Jordaan afliggen te verplaatsen naar de rand van dit gebied met voetgangersin- en uitgangen die in dit gebied uitkomen, zal de bezettingsgraad van de garage ook hoger uitkomen dan nu het geval is. Als nu blijkt dat in de diverse onderzoeken van een gelijke bezettingsgraad is uitgegaan dan kloppen de uitkomsten dus niet. Deze zouden eenvoudig moeten zijn te bepalen met bezettingsgraadgegevens van beide stadsdelen, ik verzoek dit alsnog te doen. Een oplossing kan zijn het dubbelgebruik te beperken door het aan strenge regels te binden of niet toe te staan, waar in de vorige versie van het Ontwerp Bestemmingsplan wel sprake van was.

Luchtkwaliteit

In het Ontwerpbestemmingsplan komt naar voren dat de voorkeursvariant voor de ingang van de garage de eenrichtingsvariant in het Frederik Hendrikplantsoen betreft. Deze locatie is voor mij als buurtbewoner onbegrijpelijk omdat er een prachtig plein met prachtige bomen pal voor de ingang van een school voor moet sneuvelen.

1. Absolute overschrijding:

In de Wet milieubeheer Artikel 5.16 Wm wordt onder meer als voorwaarde waaronder bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (o.a. wijzigingen van bestemmingsplan) mogen uitoefenen dat "er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde".

Uit het "Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, onderzoek luchtkwaliteit" blijkt dat ter hoogte van Nassaukade 171 de jaargemiddelde NO₂ uitstoot 36,3 µg/m³ bedraagt. De grenswaarde ligt op 40 µg/m³. Volgens hetzelfde onderzoek daalt deze waarde naar verwachting op hetzelfde punt in 2026 bij de eenrichtingsvariant naar 24,6 µg/m³ en bij de tweerichtingsvariant naar 25,6 µg/m³.

In het rapport wordt aangenomen dat: "De berekende absolute concentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} zijn in 2026 lager dan in 2016. Dit wordt veroorzaakt doordat verkeersemisies en achtergrondconcentraties in de toekomst zullen dalen."

Het lijkt erop dat deze aanname is gebaseerd op onder meer verouderd kabinetsbeleid en verouderde kennis over het meten van uitstoot bij voertuigen. Er zijn namelijk meerdere factoren die wijzen op juist een stijging van de uitstoot:

- De NO₂ uitstoot in Nederland is tussen 2013 en 2015 juist gestegen (Bijlage 1).
- In 2014 hadden we nog te maken met een economische crisis, meer werkloosheid en hogere olieprijsen met minder verkeer tot gevolg.
- Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid stijgt het wegverkeer tussen 2015 en 2021 met 11,3%. Geëxtrapoleerd naar 2026 komt de stijging neer op 20,7% (Bijlage 2).
- De uitstoot van nieuwe auto's is aan het stijgen door gewijzigd overheidsbeleid en er is geen aanleiding om aan te nemen dat dit beleid snel gaat veranderen (Bijlage 3).
- Het is gebleken dat laboratoriumgegevens van auto's niet representatief is voor de praktijk en dat deze testen steeds minder representatief blijken te worden (Bijlage 3).
- Doordat de ingang van de garage aan de Nassaukade komt te liggen zullen automobilisten die anders via een andere route hun auto hadden geparkeerd grotendeels langs de Nassaukade moeten rijden om te parkeren met meer verkeer aldaar tot gevolg.
- Door dubbelgebruik van de garage zullen er meer mensen met de auto naar deze buurt komen.
- Doordat de gemeente geen grenzen aan het dubbelgebruik stelt, en naar verwachting het autobezit in de stad als gevolg van autodelen daalt, terwijl de stad steeds drukker wordt, zal zullen er in de toekomst steeds meer bezoekers en steeds minder vergunninghouders in de garage parkeren, met meer autobewegingen tot gevolg.
- De gemeente heeft als beleid om het aantal parkeerplaatsen in de stad te laten groeien met meer autoverkeer tot gevolg.
- Dat er minder zoekverkeer met de komst van de garage komt is discutabel omdat mensen uiteindelijk altijd het liefst bij hun huis parkeren. Dat levert tijdsbesparing (bij het parkeren met een in te schatten waarschijnlijkheid en bij het weggrijpen met zekerheid) op en dat zal altijd zo blijven.
- Het is niet duidelijk of in de onderzoeken wordt meegenomen dat bewoners die wel in de garage zullen parkeren bij het meenemen van spullen eerst thuis moeten uitladen, vervolgens naar de garage moeten rijden en bij weggrijpen wederom thuis hun spullen moeten ophalen.
- Het afsluiten van de ingang van de Frederik Hendrikstraat vanaf de Nassaukade zal leiden tot meer verkeer bij de Nassaukade 171. In het onderzoek "Verkeersonderzoek Actualisatie Singelgrachtgarage" wordt op pagina 12 uitgegaan van de volgende verkeerstoename: De toename op de Nassaukade aan de zuidzijde is 900 mvt op een verkeersintensiteit van ruim 7.500 mvt, dit betekent een toename van 12%.

2. Piekmomenten:

Uit een eigen steekproef tijdens de ochtendspits blijkt een verwachte toename van 21%, de toename zal dus groter zijn tijdens de spits wat een extra grote overschrijding van het aantal piekmomenten zal betekenen. Dit komt niet goed naar voren uit de onderzoeken maar lijkt me wel zeer relevant om duidelijk te krijgen.

3. Relatieve overschrijding:

Ook wordt in de Wet milieubeheer Artikel 5.16 Wm onder meer als voorwaarde gesteld dat “een project leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit”.

Volgens het onderzoek komt het gemiddelde voor alle gemeten locaties van de jaargemiddelde concentraties in 2026 gelijk uit:

	Autonome situatie	Eenrichtings- variant	Tweeërchtigen- variant
jaargem. concentratie NO ₂ [µg/m ³]	20,8	20,8	20.8
jaargem. concentratie PM ₁₀ [µg/m ³]	23,2	23,2	23.2
# ovschr. 24u waarde PM ₁₀	11,9	11,9	11.9
jaargem. concentratie PM _{2.5} [µg/m ³]	14,1	14,1	14.1

Aangezien deze waardes hetzelfde zijn, is de kans dus ook 50% dat de eenrichtingsvariant leidt tot hogere uitstoot. Volgens de normen mag de overschrijding maximaal 1% bedragen, het wordt uit het onderzoek niet duidelijk hoe groot de kans hierop is, maar deze zal aanzienlijk zijn.

In het onderzoek “Verkeersonderzoek Actualisatie Singelgrachtgarage” wordt op pagina 12 per etmaal een stijging van het aantal voertuigen op de Nassaukade (ten Zuiden van het Frederik Hendrikplantsoen) van 7525 naar 8425 verondersteld in de Nulvariant t.o.v. de Planvariant (in dit onderzoek de tweeërchtigenvariant, de eenrichtingsvariant ontbreekt hier abusievelijk). Dit is een stijging van 12,0%. Op pagina 54, per etmaal op een weekdag stijgt het aantal motorvoertuigen van 7345 naar 8206, een stijging van 11,7%. Dit lijkt onmogelijk overeen te kunnen komen met een gelijkblijvende uitstoot. En het effect dat de garage in de toekomst meer bezoekers zal gaan trekken door het verplaatsen van parkeerplaatsen van de Frederik Hendrikplantsoen richting de Noordelijke Jordaan is waarschijnlijk nog niet eens meegenomen.

Gezien de verwachte stijging van het aantal voertuigen, de omvang van de kans op overschrijding, het niet afgeven van een betrouwbaarheidsinterval door het onderzoeksbureau en onduidelijkheid over de juistheid van de aannames in het model lijkt ook deze uitkomst mij voldoende aanleiding om de eenrichtingsvariant niet toe te passen en de ingang helemaal niet in het Frederik Hendrikplantsoen te bouwen (Zie “Keuze ingang parkeergarage”).

Sluipverkeer

De eenrichtingsvariant zal zorgen voor een ontwrichting van het verkeerssysteem in de buurt, terwijl volstrekt onduidelijk is hoe hier mee om zal (en kan) worden gegaan. Momenteel is er in beperkte mate sprake van sluipverkeer in het Noordelijk deel van de Frederik Hendrikbuurt (met name langs het Frederik Hendrikplantsoen). Dit zal bij ongewijzigd verkeersbeleid en het invoeren van de eenrichtingsvariant sterk toenemen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Vandaar dat ik wil vragen of er garanties kunnen worden gegeven dat dit niet gaat gebeuren en waar de bijbehorende maatregelen concreet uit gaan bestaan.

Keuze ingang parkeergarage

Zoals al aangegeven is de ingang van de parkeergarage in het Frederik Hendrikplantsoen in hoge mate ongewenst. Het is mij echter niet duidelijk waarom niet voor een ingang langs de Nassaukade bij het kruispunt met de Tweede Hugo de Grootstraat is gekozen. Hier wordt de weg namelijk breder waardoor de afstand van de weg of de ingang tot de woningen niet kleiner hoeft te worden waardoor er dus niet de

milieubezwaren zijn in de zin dat de bebouwing te dicht genaderd wordt. Verkeerstoename t.o.v. de autonome variant zal blijven bestaan maar in beperktere mate. Er zou dan een variant in twee richtingen kunnen worden gekozen, met zowel een ingang ten Noorden als ten Zuiden van de Tweede Hugo de Grootstraat. Is deze mogelijkheid onderzocht? Zo ja, kan dit onderzoek openbaar worden gemaakt? Zo nee, kan deze mogelijkheid alsnog worden onderzocht?

Funderingsschade

In de factsheets Zoekgebieden Parkeergarages zijn de volgende passages over risico op funderingsschade opgenomen:

- Kop Overtoom/ Nassaukade (bijlage 4):

“Er is nu al mogelijk paalrot aan de funderingen van omliggende gebouwen vanwege de lage grondwaterstand aan de Nassaukade. De bouwwerkzaamheden mogen het grondwaterniveau niet negatief beïnvloeden. De omgeving is niet rainproof, de bouw van de parkeergarage mag dit in ieder geval niet verslechteren.”

- Appeltjesmarkt (bijlage 5):

“Grondwatereffecten tijdens de bouw en in de eindsituatie zijn een risico, vooral aan de Nassaukade omdat hier houten funderingspalen aanwezig zijn. Onderzoek moet uitwijzen hoe verandering in de grondwaterstand in de nabije omgeving wordt voorkomen tijdens en na de realisatie van de garage.”

Uit deze passages blijkt duidelijk dat er risico's op funderingsschade aanwezig zijn in dit gebied. Er wordt bijvoorbeeld gesteld dat bij grondwaterdalingen water zal worden bijgepompt maar er wordt niet vermeld wat het risico is dat dit niet of te laat gebeurt.

Alle garantieregelingen om dit risico voor huiseigenaren af te dekken, die er eerder wel waren, zijn nu niet meer terug te vinden in het bestemmingsplan. Dit kan en mag natuurlijk niet zo zijn. Om deze reden opteer ik voor afzien van bouwen van de garage op deze locatie en het minste wat kan gebeuren is dat de gemeente alle garantieregelingen uit de eerdere versie van het Concept Bestemmingsplan alsnog wil afgeven.

Exploitatieplan Wro

Op pagina 60, laatste alinea, van het “Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, toelichting”, staat: “Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wro moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. In afwijking van het eerste lid kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet bepaald worden of een exploitatieplan vastgesteld moet worden. Er is geen kostenverhaal aan de orde omdat de grond eigendom van de gemeente is. Er is daarom geen aanleiding tot het opstellen van een exploitatieplan.”

Dit is echter niet juist. De kosten van grondexploitatie bestaan namelijk niet alleen uit de grond zelf, maar ook uit het bouwrijp maken ervan, het inrichten van de openbare ruimte en overhead (onder andere de kosten voor het maken van het plan en de begeleiding van de uitvoering ervan). Er zal dus wel degelijk een exploitatieplan moeten worden opgesteld.

Bomen Nassaukade

In de Inspraakbijeenkomst concept-Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage-Marnix op 20 april 2009 (Bijlage 6) wordt het volgende over de bomen langs de Nassaukade gevraagd:

"Als te dicht op de kadekant gebouwd wordt betekent dat de hersteltakken van de bomen afgehaald moeten worden. Insecten gaan in de gaten zitten en in mum van tijd zijn de bomen dood. De bomen kunnen dus niet behouden blijven. Dit is bevestigd door de afdeling Groen.

Wethouder De Jager antwoordt dat dat onderzocht moet worden. Als zou blijken dat een heleboel bomen weg moeten en allemaal zouden sneuvelen, dat dat niet de bedoeling is, omdat voor het bestuur het weghalen van alle bomen op een mooie wandelpromenade ongewenst is.

Citatie uit nog weer een onderzoek: bomen met een redelijk goede kwaliteit zijn alleen duurzaam te behouden indien de groeiplaats wordt gerespecteerd en er geen bovengrondse of ondergrondse schade aan de bomen wordt toegebracht. Dit geldt zowel voor tijdens als na de werkzaamheden. De bomen kunnen alleen duurzaam worden behouden indien de huidige waterhuishouding in staat wordt gelaten. De werkzaamheden moeten dus zo uitgevoerd worden dat de waterhuishouding niet fluctueert. Je moet er dus met je vingers vanaf blijven. Dit staat in het stuk zelf, pagina 18, van de Nota van Uitgangspunten.

Wethouder De Jager zegt dat hieruit dus blijkt hoe zorgvuldig er met de bomen wordt omgesprongen."

In het "Boomonderzoek Singelgrachtgarage" lees ik echter op pagina 13, 3e alinea:

"Het grootste knelpunt wordt het aanbrengen van de damwanden. Evenwijdig aan de kademuur moet aan beide zijden van de gracht een damwand worden aangebracht. Deze komt op circa 2 (Marnixkade) tot 3 (Nassaukade) meter uit het hart van de bomenrijen aan weerszijden van de gracht. Dit heeft voor veel van de bomen grote gevolgen omdat delen van de kroon en bij de scheefstaande iepen ook delen van de stam over deze grens hangen. Bij het plaatsen van de damwanden kan dan ook grote schade aan deze bomen ontstaan."

Van de toezegging om zorgvuldig om te springen met de bomen uit 2009 wordt dus kennelijk afgestapt, er wordt daarentegen voor lief genomen dat grote schade aan de bomen kan ontstaan. Dit is niet acceptabel en ik wil dan ook vragen de damwanden op een dusdanige afstand van de bomen te zetten dat de kans op schade nihil wordt.

Eigendom garage

Op pagina 60 van het "Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, toelichting", staat: "De Gemeente Amsterdam heeft een voorkeur om buurtgarages zelf in eigendom te houden. Op deze manier is de gemeente er van verzekerd dat zij nu en in de toekomst eisen kan stellen ten aanzien van het gebruik van de garage." Kunt u toelichten hoe dit gewaarborgd gaat worden?

Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted line]

[Redacted line]

[Redacted] Amsterdam

[Redacted line]

Email: [Redacted]

Bijlagen:

Bijlage 1: NO₂-UITSTOOT IN NEDERLAND IS HOOG, <https://www.deingenieur.nl/artikel/no2-uitstoot-in-nederland-is-hoog>.

Bijlage 2: Trendprognose wegverkeer 2016-2021 voor RWS, pag. 8, <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2016/06/06/trendprognose-wegverkeer-2016-2021-voor-rws>).

Bijlage 3: Verschil tussen fabrieksopgave en praktijkverbruik gemiddeld 50%, <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/nieuwe-autos-in-nederland-viezer-co2-uitstoot-stijgt-met-10/>.

Bijlage 4: Factsheet Zoekgebied Kop Overtoom/ Nassaukade, http://zoeken.amsterdam.raadsinformatie.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=294575/type=pdf/Bijlage_03_FACTSHEET_PG_Kop_Overtoom-Nassaukade.pdf

Bijlage 5: Factsheet Zoekgebied parkeergarage Appeltjesmarkt, http://zoeken.amsterdam.raadsinformatie.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=294577/type=pdf/Bijlage_05_FACTSHEET_PG_Appeltjesmarkt.pdf

Bijlage 6: Verslag Inspraakbijeenkomst concept-Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage-Marnix 20 april 2009, pag. 12, <http://www.bomenstichtingamsterdam.nl/notavanantwoordsingelgrachtgarage.pdf>.

Bijlage 1

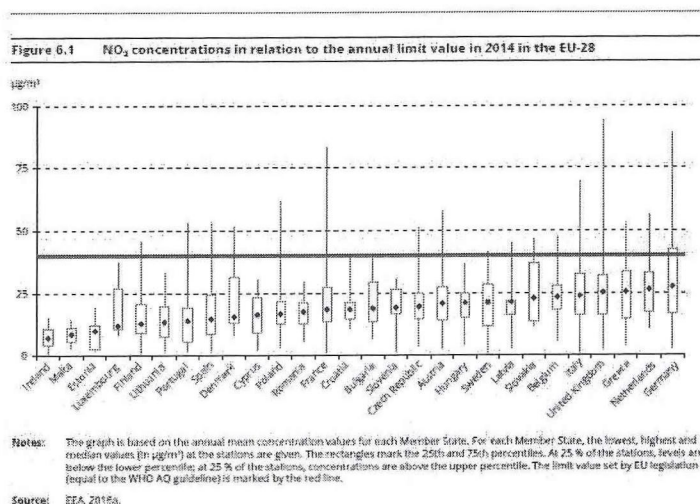
NO₂-UITSTOOT IN NEDERLAND IS HOOG

23 NOVEMBER 2016



Nederland is het op één na slechtste land om te wonen als het gaat om luchtvervuiling. De concentratie van het ongezonde stikstofdioxide (NO₂) zijn op Duitsland na het hoogste van Europa.

Dat blijkt uit de nieuwste cijfers (<http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>) van de European Environment Agency (EEA), die jaarlijks de luchtkwaliteit in EU-landen meet. Het nieuwste rapport verzamelde de uitstootcijfers van meetstations in 28 EU-lidstaten. Nederland blijkt van al die landen gemiddeld de op-één-na hoogste NO₂ uitstoot per vierkante meter te hebben.



De nieuwste cijfers. De stipjes geven het gemiddelde aan, de balken eromheen omvatten de helft van alle meetresultaten. De streepjes zijn de variatie van de overige metingen.

VERKEER

Het onderzoek gaat over de cijfers van 2014, die nu allemaal zijn verzameld en geanalyseerd. In het rapport van vorig jaar (over het jaar 2013) stond Nederland nog op plek vijf. Op andere vormen van luchtvervuiling, zoals ozon en fijn stof, scoort Nederland minder slecht. Motorverkeer is namelijk de belangrijkste bron van die stoffen, aldus het RIVM. Dat betekent de grote verkeersdichtheid in de Randstad één van de oorzaken is van het hoge NO₂-gehalte (lees ook ons overzichtsartikel 'Negen vragen over de luchtkwaliteit rond snelwegen' (<https://www.deingenieur.nl/artikel/negen-vragen-over-de-luchtkwaliteit-rond-snelwegen>)).

NO₂ is schadelijk voor de gezondheid. Vorig jaar toonde het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, na een onderzoek bij 7 miljoen Nederlanders, aan dat stikstoffen een duidelijk risico vormen. Een toename van de concentratie stikstofoxide met 10 µg/m³ zorgt ervoor dat mensen gemiddeld 8 % korter leven.

De jaarlijkse gemiddelde concentratie moet van de EU onder de 40 µg/m³ liggen, en hoewel alle landen daar onder zitten, werd in 17 landen (waaronder Nederland) de maximumconcentratie regelmatig overschreden. Bovendien constateerde het RIVM dat gezondheidsrisico's ook optreden bij lagere concentraties.

DALINGEN

Nederland steeg in de ranglijst doordat de concentraties zijn toegenomen ten opzichte van 2013 (<http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015>). Andere landen, waaronder België, wisten een daling van de hoeveelheid NO₂ in de lucht te realiseren. Het netto resultaat is dat Nederland stijgt in de lijst.

Er is een lichtpuntje: uit het jaarlijkse rapport (http://www.rivm.nl/Onderwerpen/G/GCN_GDN_kaarten_2016#report) over emissies van het RIVM blijkt dat de concentratie in Nederland vorig jaar een klein beetje daalde. De EEA ziet ook dat in Europa als geheel de NO₂-concentratie gemiddeld afneemt. Het gaat volgens het bureau nog niet snel genoeg, maar er is een neerwaartse trend te zien.

Openingsbeeld: A. Bakker



RIVM-kaart van de stikstofconcentraties in Nederland

NIUWSBRIEF

Vond je dit een interessant artikel, abonneer je dan gratis op onze wekelijkse nieuwsbrief (<https://www.deingenieur.nl/aanmelden-nieuwsbrief>).

0 Reacties De Ingenieur

Inloggen ▾

Aanbevelen Delen

Sorteren op Beste ▾



Start de discussie...

Reageer als eerste.

OOK OP DE INGENIEUR

Drone moet neushoorns en vluchtelingen helpen

1 reactie • 11 dagen geleden •

Pieter Pammentier — Mensen en dieren redden is natuurlijk prima maar ook ons luchtruim vullen met gemotoriseerd ...

Het zure lot van kernenergie

5 reacties • 2 maanden geleden •

roeland Luyckx — Het nucleair afval kan als brandstof gebruikt worden in gesmolten-zout-reactoren. Daarom zijn ...

Aardappels kweken in minisatelliet

1 reactie • 2 maanden geleden •

theoprins — Goed nieuws. Per dag heeft een mens of astronaut 1 kilo vast voedsel nodig. De helft ervan is water en veel ...

De mp3 is 'dood', leve de mp3

1 reactie • één dag geleden •

Frank87 — Natuurlijk wil het Fraunhofer-instituut nu andere formaten pushen: daar krijgen ze nog wel licentiegeld op: ...

Abonneren Voeg Disqus toe aan jouw site Voeg Disqus toe Toevoegen Privacy

Bijlage 2

4 Resultaten ontwikkeling wegverkeer 2016-2021

De resultaten voor de ontwikkeling van het wegverkeer en het reistijdverlies op het HWN zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 4.1:

Resultaten voor de ontwikkeling van het wegverkeer en het reistijdverlies op het HWN.

Bron: KiM

	2015	2016	2017	2018-2021	2016-2021	2016-2021
	% gemiddeld per jaar				% totaal	
Wegverkeer totaal in voertuigkilometers	1,8%	2,8%	1,1%	1,3%	1,5%	9,3%
Wegverkeer HWN in voertuigkilometers	2,2%	2,9%	1,4%	1,7%	1,8%	11,4%
Reistijdverlies HWN in voertuigverliesuren	22,5%	8,1%	4,7%	4,2%	4,9%	33,6%

De verwachting in deze trendprognose is dat in de periode 2016-2021 het wegverkeer op het hoofdwegennet met 11,4 procent toeneemt en de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet met 33,6 procent toenemen.

RWS gaat voor het bepalen van de milieu effecten van de verkeersontwikkeling tot 2021 uit van de verkeersomvang op het hoofdwegennet in 2014. Ten opzichte van 2014 ligt de omvang van het wegverkeer op het hoofdwegennet in 2021 13,9 procent hoger.

Accepteren

Bijlage 3

[Nieuwsberichten \(https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/\)](https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/)

VERSCHIL TUSSEN FABRIEKSOPGAVE EN PRAKTIJKVERBRUIK GEMIDDELD 50%

4 mei 2017

Nieuwe auto's op de Nederlandse markt worden veezer: de CO₂-uitstoot van nieuwe leaseauto's, gekocht in 2016 stijgt met 10% ten opzichte van nieuw gekochte auto's in 2015. Dit blijkt uit vandaag gepubliceerd [onderzoek \(https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2017/05/CCC_benchmark_overview_2017_170501v2-003.pdf\)](https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2017/05/CCC_benchmark_overview_2017_170501v2-003.pdf) van Natuur & Milieu, uitgevoerd door ICCT. Het verschil tussen theoretisch verbruik van nieuwe auto's en praktijkverbruik is daarnaast ook opnieuw toegenomen: een gemiddelde auto, gekocht in 2016, verbruikt momenteel 50% meer brandstof dan men op basis van de fabrieksopgave mag verwachten.

Zuinige trend doorbroken

Geertje van Hooijdonk, directeur a.i. bij Natuur & Milieu: 'Zeer zorgwekkend dat de uitstoot van nieuwe auto's toeneemt. De trend van de afgelopen jaren, dat nieuwe auto's zuiniger werden, is hiermee helaas doorbroken. Terwijl de sector mobiliteit juist in sneltreinvaart moet reduceren. Deze sector stoot namelijk twee keer zoveel CO₂ uit als eerder werd gedacht, blijkt uit onze recente gepubliceerde [Mobiliteitsvisie \(https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/mobiliteitsvisie/\)](https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/mobiliteitsvisie/).'

Verdwijnen fiscale voordelen

Belangrijkste oorzaak van de CO₂-toename is dat de fiscale voordelen op zuinige auto's voor leaserijders verdwijnen. 'Dit is precies de reden dat wij pleiten voor de fiscale stimulering van zuinige auto's. Bij afschaffing hiervan, vervuult het wagenpark direct zoals we nu zien,' aldus Van Hooijdonk. 'De fiscale voordelen verdwijnen vanaf 2017 volledig, met uitzondering volledig elektrisch. Dit betekent dat het

wagenpark vanaf nu alleen maar nog vuiler wordt. Leaseauto's komen na vier jaar ook op de occasionmarkt. Funest om aan onze afspraken van het klimaatakkoord in Parijs te voldoen. We vragen de overheid daarom om zuinige auto's te blijven stimuleren.'

Verskil fabrieksopgave en praktijk toegenomen

Het verschil tussen de fabrieksopgave en het praktijkgebruik is daarnaast weer toegenomen.

Gemiddeld verbruikt een auto 50% meer brandstof en stoot 50% meer CO₂ uit dan men op basis van de fabrieksopgave mag verwachten. 'Ongehoord dat autofabrikanten ongestraft mogen doorgaan met dit gesjoemel. Tijd dat er één sterke, Europese toezichthouder komt die paal en perk stelt aan het gesjoemel met gebruikscijfers, naar Amerikaans model. Belangrijk is dat deze toezichthouder sancties als boetes op kan leggen aan autofabrikanten die zich niet aan de regels houden.

Over de analyse

De cijfers van het onderzoek (https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2017/05/CCC_benchmark_overview_2017_170501v2-003.pdf) hebben betrekking op auto's die tussen 2009 en 2016 op de Nederlandse markt zijn gekomen. De steekproef werd gedaan onder 28.000 voertuigen. Het onderzoek is uitgevoerd door ICCT, in opdracht van Natuur & Milieu. De laatste cijfers (<https://www.vna-lease.nl/website/iedereen/feiten-cijfers/infographics-2016>) van Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen, waaruit de CO₂ toename van auto's uit 2016 blijkt, zijn in dit onderzoek meegenomen.

Brandveiligheid

De brandveiligheidseisen die gesteld zijn aan de bouw van een parkeergarage worden gedurende het gehele proces van voorbereiding tot realisatie meegenomen en getoetst.

Flora en fauna

De bomen die direct grenzen aan de bouwgrens, behoren tot de Hoofdbomenstructuur en zijn beeldbepalend. Langs de Nassaukade gaat het vooral om platanen en langs de Leidsekade om enkele grote iepen. Nader onderzoek moet meer duidelijkheid geven over welke bomen eventueel behouden kunnen worden, verplantbaar of vervangbaar zijn.

Luchtkwaliteitsonderzoek

De toename van het autoverkeer in de directe omgeving van de garage leidt niet tot wettelijke normoverschrijdingen van de luchtkwaliteit. De toename van autoverkeer in de directe omgeving van de in- en uitrit zorgt wel voor een minder sterke daling van de concentratie stikstofdioxide in relatie tot gebieden waar het autogebruik gelijk blijft.

Parkeerdruk

In de garage Kop Overtoom/Nassaukade komen 300 parkeerplekken, in het gebied Overtoom/Leidsekade verdwijnen 165 parkeerplekken. Dat levert 136 nieuwe parkeerplekken op voor de uitgifte van extra vergunningen voor de bewoners en voor het verlagen van de parkeerdruk in het omliggende gebied. Het aantal op te heffen parkeerplekken en het aantal parkeerplekken in te zetten voor parkeerproblemen is gebaseerd op een uitvoerige analyse van de huidige situatie. Bij de verdere uitwerking wordt deze analyse telkens geactualiseerd, dit betekent dat het aantal op te heffen parkeerplekken en uit te geven vergunningen in de volgende fasen nog naar boven of naar beneden bijgesteld kan worden.

Verkeerskundig onderzoek

De piek in het aantal verkeersbewegingen, in en uit de parkeergarage, is geraamd op 250 motorvoertuigen per uur. Dit is minder dan de verwerkingssnelheid van de parkeergarage. Dat leidt incidenteel tot een korte wachttijd van één of twee voertuigen. De beoogde locatie van de in- en uitrit sluit aan op Nassaukade. De Nassaukade is een 50 km/uur weg en behoort tot zowel het Hoofdnèt OV als het Hoofdnèt Auto. Het is een drukke weg met een verkeersintensiteit van 400 tot maximaal 600 motorvoertuigen per uur per richting. Door de komst van de garage stijgt de hoeveelheid verkeer op het piekmoment tot maximaal ongeveer 700 motorvoertuigen per uur per richting. Bij deze hoeveelheden verkeer, heeft een aparte voorsorteerstrook voor links- en rechtsaf de voorkeur. Vanaf de Nassaukade is de parkeergarage dan goed en direct bereikbaar, vooral vanuit de noordelijke richting. Vanuit zuidelijke richting levert de scherpe bocht die hierbij gemaakt moet worden een inpassingsknelpunt op. Voor de doorstroming mogen er zo min mogelijk aantakkingen zijn op de Nassaukade. Dat is te realiseren door de in- en uitgang van de parkeergarage te combineren met de al aanwezige in- en uitgang van het huidige parkeerterrein.

Waterhuishouding

Er is nu al mogelijk paalrot aan de funderingen van omliggende gebouwen vanwege de lage grondwaterstand aan de Nassaukade. De bouwwerkzaamheden mogen het grondwatervniveau niet negatief beïnvloeden. De omgeving is niet rainproof, de bouw van de parkeergarage mag dit in ieder geval niet verslechteren. Op de Nassaukade loopt een beschermde strook grond van de waterkering van drie meter breed, waar niet in gebouwd of gegraven mag worden. Nader onderzoek is nodig hoe zich dit verhoudt tot de mogelijke locatie van de in- en uitrit op de Nassaukade.

Verdere informatie

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) houdt Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk. Concrete maatregelen die meer ruimte creëren, de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser en automobilist. Het zoekgebied Ende Overtoom (Bellevue) is onderdeel van maatregel 13 UAM. Meer informatie over de UAM: www.amsterdam.nl/agendamobiliteit



Gemeente
Amsterdam

Factsheet

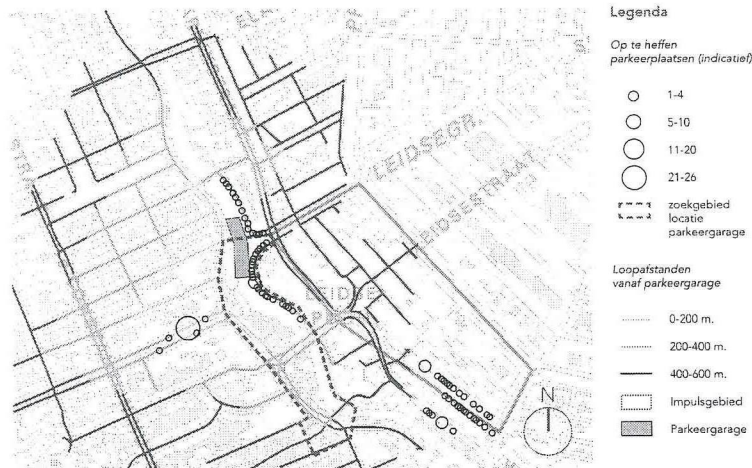
Zoekgebied parkeergarage Kop Overtoom/ Nassaukade

De vernieuwing van het Leidseplein geeft de Leidsebuurt een grote kwaliteitsimpuls. Er komt meer ruimte voor de voetganger en het plein krijgt met de nieuwe inrichting meer eenheid. De ruimte die voor voetgangers en fietsers wordt gecreëerd, gaat ten koste van parkeerplekken in de omgeving van het Leidseplein. De plekken worden gecompenseerd in een nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarage van 300 plekken.

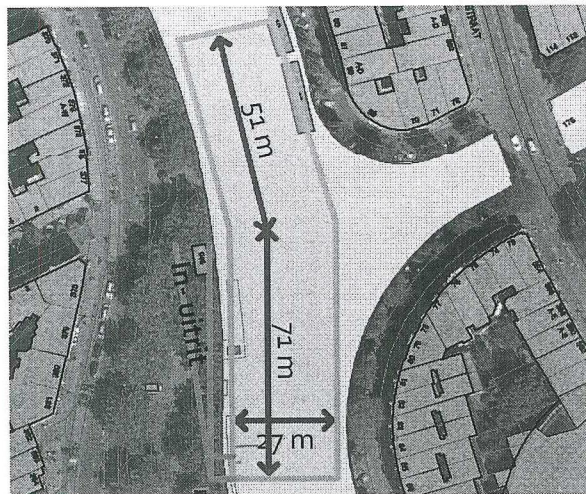
In deze factsheet vindt u informatie over diverse aspecten van deze locatie, waaronder een omschrijving van de locatiekeuze, het soort parkeergarage, de feiten, een toelichting op de planning en op de participatie in het betreffende gebied. Per onderzoek is een korte omschrijving opgenomen. Meer achtergrondinformatie is terug te vinden op onze website: www.amsterdam.nl/agendamobiliteit

Locatiekeuze

Er is een locatie voor de nieuw te bouwen parkeergarage gezocht binnen het zoekgebied Stadhouderskade, Vossiusstraat, Eerste Constantijn Huygensstraat en Eerste Helmersstraat. Uit de verschillende onderzoeken komt de locatie Singelgracht ter hoogte van Stadhouderskade 1 (kop Overtoom bij Leidseplein) naar voren als meest kansrijke plek voor het realiseren van de garage. De locatie grenst aan de doorgaande verkeersroute rond het centrum (S100) en komt uit op de Overtoom.



Overzicht van het zoekgebied en de straten en buurten die binnen 600 meter loopafstand van de parkeergarage liggen



Projectie van afmeting parkeergarage op locatie Singelgracht ter hoogte van Stadhouderskade 1

Parkeergarage Kop Overtoom/Nassaukade

Van de onderzochte varianten is een parkeergarage met drie lagen het meest geschikt. De capaciteit van de garage is 300 plekken. De in- en uitrit zijn gepland op het pleintje naast Stadhouderskade 1. Het plein functioneert nu als parkeerterrein en wordt omringd door bomen. Tijdens de bouw wordt de kade aan de Nassaukade vervangen, na de bouw wordt het plein opnieuw ingericht.

Facts

Aantal parkeerplekken dat van straat verdwijnt	Circa 165
Aantal parkeerplekken in de garage	Circa 300
Aantal bouwlagen	3
Type gebruikers	Vergunninghouders en bezoekers
Type garage	Traditioneel toegankelijk (met in- en uitrit)
Doorlooptijd realisatie	5 jaar
Totale investeringskosten excl. BTW (prijspeil 01-01-2016)	€ 25,6 miljoen (40% bandbreedte)
Jaarlijkse lasten structureel (nominaal structureel gemiddelde eerste 10 jaar)	€ 1,6 miljoen

Toelichting planning

In onderstaande planning staan de verschillende projectfasen die doorlopen moeten worden om de garage te realiseren. De totale doorlooptijd is vijf jaar. De planning is globaal, doorlooptijden kunnen nog wijzigen afhankelijk van verschillende ontwikkelingen.



Participatie

Een aantal onderzoeken is uitgevoerd om een eerste inventarisatie te doen naar de haalbaarheid van de parkeergarage en te bepalen welk aanvullend onderzoek nog nodig is. Het onderzoek voor de parkeergarage Kop Overtoom/Nassaukade is gestart met het raadplegen van het Haalbaarheidsonderzoek parkeergarage Singelgracht-Bellevue (Projectmanagementbureau Gemeente Amsterdam, 16 september 2009).

Bodemonderzoek

Op de locatie van de parkeergarage lagen vroeger geen vestingbolwerken, waardoor er geen archeologische restanten te verwachten zijn. Mogelijk is puin van ontmantelde verdedigingswerken verwerkt in aanplantingen van de Singelgracht en zijn er archeologische materialen te verwachten ter plaatse van de in- en uitrit. Er zijn geen aanwijzingen dat in de land- en waterbodem verwaalde explosieven uit de Tweede Wereldoorlog aanwezig zijn.

De grondsamenstelling en de bodemopbouw vormen geen belemmering voor de bouw van de parkeergarage. Van de waterbodem van de Singelgracht zijn geen bestaande onderzoeksgegevens. De westelijke (Nassaukade) en oostelijke landbodem (Leidsekade) zijn op basis van de bekende gegevens van het gebied sterk verontreinigd. Nader onderzoek moet uitwijzen of de vervuiling gesaneerd moet worden bij de bouw van de garage.

Brandveiligheid

De brandveiligheidseisen die gesteld zijn aan de bouw van een parkeergarage worden gedurende het gehele proces van realisatie meegenomen en getoetst.

Flora en fauna

De voorkeurslocatie behoort niet tot de Hoofdgroenstructuur. De realisatie van een parkeergarage heeft geen blijvend nadelig effect op de aanwezige natuur. Tijdens het verdere proces van ontwikkeling en realisatie wordt rekening gehouden met de aanwezige natuurwaarden. In de volgende fase wordt onderzocht welke noodzakelijke mitigerende maatregelen nodig zijn om de aanwezige natuurwaarden te behouden.

De bomen langs de Nassaukade behoren tot de Hoofdbomenstructuur en zijn beeldbepalend. Behoud van deze bomen is gewenst. Voor de in- en uitrit op de Nassaukade, moeten enkele bomen worden verwijderd. Nader onderzoek moet meer duidelijkheid geven over welke bomen eventueel verplantbaar of vervangbaar zijn. Mede op basis van deze informatie wordt de in- en uitrit verder ontworpen.

Luchtqualiteitsonderzoek

De toename van het autoverkeer in de directe omgeving van de garage leidt niet tot wettelijke normoverschrijdingen van de luchtkwaliteit. De toename van autoverkeer in de directe omgeving van de in- en uitrit aan de Nassaukade zorgt wel voor een minder sterke daling van de concentratie stikstofdioxide in relatie tot gebieden waar het autogebruik gelijk blijft.

Parkeerdruk

De parkeerdruk in het zoekgebied is relatief hoog, 90% en hoger. Ook is er een aanzienlijke wachtlijst in Oud-West. Circa 150 plekken verdwijnen van straat en komen in de garage Appeltjesmarkt, zodat de openbare ruimte verbeterd kan worden. De overige plaatsen zijn bestemd voor het verminderen van het zoekverkeer (100) en reductie van de wachtlijst (50). Het aantal op te heffen parkeerplekken en het aantal parkeerplekken in te zetten voor parkeerproblemen is gebaseerd op een uitvoerige analyse van de huidige situatie. Bij de verdere uitwerking wordt deze analyse telkens geactualiseerd, dit betekent dat het aantal op te heffen parkeerplekken en uit te geven vergunningen in de volgende fasen nog naar boven of naar beneden bijgesteld kan worden.

Verkeerskundig onderzoek

De piek in het aantal verkeersbewegingen in en uit de parkeergarage wordt geschat op 50 motorvoertuigen per uur. Dit is aanzienlijk minder dan de verwerkingssnelheid van de parkeergarage. Slechts incidenteel leidt dit tot een korte wachtrij van één of twee voertuigen. De verkeerstechnische inpassing van de in- en uitrit op de Nassaukade is uitdagend, mede doordat er nu een fietspad aan de waterkant van de Nassaukade loopt. Dit fietspad moet waarschijnlijk worden verplaatst, bij voorkeur richting de Singelgracht (tussen de in- en uitrit en het water). Als dit niet past, moet het fietspad aan de huizenzijde een tweerichtingsfietspad worden.

De Nassaukade is een vrij drukke weg met een verkeersintensiteit van 400 tot maximaal 600 motorvoertuigen per uur per richting. De hoeveelheid verkeer stijgt door de komst van de garage op het piekmoment naar ongeveer 650 motorvoertuigen per uur per richting.

Waterhuishouding

Grondwatereffecten tijdens de bouw en in de eindsituatie zijn een risico, vooral aan de Nassaukade omdat hier houten funderingspalen aanwezig zijn. Onderzoek moet uitwijzen hoe verandering in de grondwaterstand in de nabije omgeving wordt voorkomen tijdens en na de realisatie van de garage.

Verdere informatie

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) houdt Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk. Concrete maatregelen die meer ruimte creëren, de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser en automobilist. Het zoekgebied Appeltjesmarkt is onderdeel van maatregel 20 UAM.

Meer informatie over de UAM: www.amsterdam.nl/agendamobiliteit



Factsheet

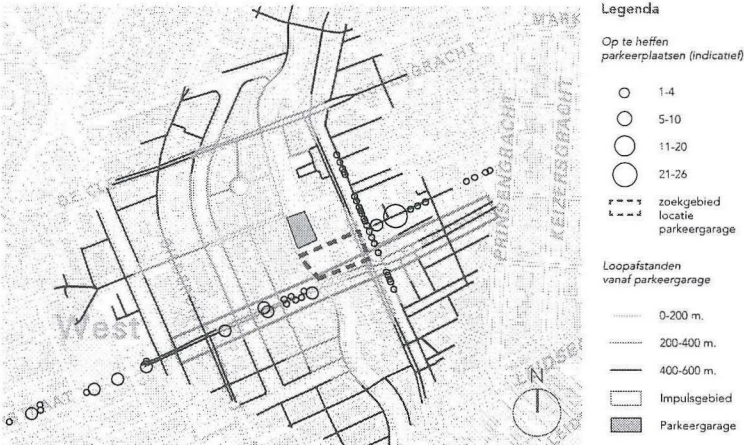
Zoekgebied parkeergarage Appeltjesmarkt

In de Kinkerstraat krijgen voetgangers en fietsers voorrang boven de tram en de auto. De ruimte voor voetgangers en fietsers wordt gecreëerd door auto's via de trambaan te geleiden, de rijweg om te zetten naar een fietspad en parkeerplaatsen op straat weg te halen. Om de parkeerplaatsen die op straat verdwijnen te compenseren, wordt in de directe omgeving van de Appeltjesmarkt gezocht naar een locatie voor een parkeergarage met 300 plekken.

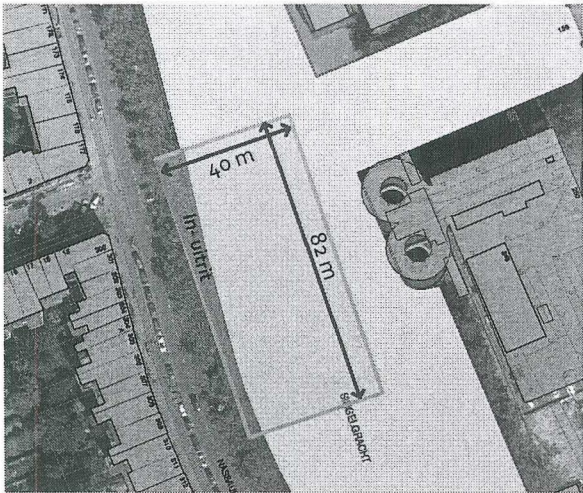
In deze factsheet vindt u informatie over diverse aspecten van deze locatie, waaronder een omschrijving van de locatiekeuze, het soort parkeergarage, de feiten, een toelichting op de planning en op de participatie in het betreffende gebied. Per onderzoek is een korte omschrijving opgenomen. Meer achtergrondinformatie is terug te vinden op onze website: www.amsterdam.nl/agendamobiliteit

Locatiekeuze

Binnen het gebied zoekgebied Appeltjesmarkt (plein op hoek Marnixstraat/Elandsgracht), Q-park Europarking en Singelgracht is een aantal mogelijkheden voor het verplaatsen van de parkeerplekken uit de Kinkerstraat onderzocht. Vanuit verschillende disciplines (omgevingstechnisch, juridisch-planologisch, bouwkundig en kostentechnisch) is gekeken naar opties voor uitbreiding van de bestaande garage van Q-park Europarking, de bouw van een garage onder de Appeltjesmarkt of in de Singelgracht of een combinatie van bouwen in de gracht en onder de Appeltjesmarkt. Bouwen in de Singelgracht komt uit het onderzoek als beste locatie naar voren.



Overzicht van het zoekgebied en de straten en buurten die binnen 600 meter loopafstand van de parkeergarage liggen



Projectie van afmeting parkeergarage op locatie, in de Singelgracht

Parkeergarage Appeltjesmarkt

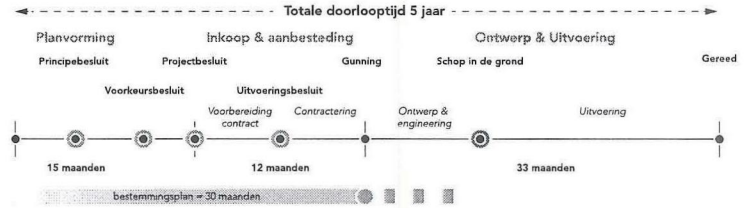
Van de onderzochte mogelijkheden gaat de voorkeur uit naar de bouw van een drielaagse parkeergarage onder de Singelgracht met een capaciteit van 300 parkeerplekken. De in- en uitrit van de garage komen uit op de Nassaukade. De Q-Park Europarking blijft gehandhaafd.

Facts

Aantal parkeerplekken dat van straat verdwijnt	Circa 150
Aantal parkeerplekken in de garage	Circa 300
Aantal bouwlagen	3
Type gebruikers	Vergunninghouders
Type garage	Traditioneel toegankelijk (met in- en uitrit)
Doorlooptijd realisatie	5 jaar
Totale investeringskosten excl. BTW (prijspeil 01-01-2016)	€ 24.6 miljoen (bandbreedte 40%)
Jaarlijkse lasten structureel (nominaal structureel gemiddelde eerste 10 jaar)	€ 2.0 miljoen

Toelichting planning

In onderstaande planning staan de verschillende projectfases die doorlopen moeten worden om de garage te realiseren. De totale doorlooptijd is vijf jaar. De planning is globaal, doorlooptijden kunnen nog wijzigen afhankelijk van verschillende ontwikkelingen.



Participatie

Omdat het gebied veel uiteenlopende functies heeft, is een intensieve afstemming met de gebruikers van het gebied noodzakelijk. De Appeltjesmarkt kent een aantal grote stakeholders: Stadsdeel Centrum, Connexion, Q-park en Texaco. Daarnaast zijn nog een aantal kleinere partijen, een huurder van het winkelpand naast de Texaco, een horeca-uitbater, een daklozenopvang en een uitgiftepunt van de Voedselbank. Rondvaartboten op gas tanken op deze plek bij het vulstation. Ook worden op het plein diverse activiteiten georganiseerd, waaronder het Jordaan Festival.

Onderzoeken

Een aantal onderzoeken is uitgevoerd om te kijken of realisatie van de parkeergarage haalbaar is en welk aanvullend onderzoek nog nodig is.

Bodemonderzoek

Uit diverse bodemonderzoek- en saneringsgegevens blijkt dat op de locatie sterke verontreinigingen voorkomen in grond en grondwater. Deze zijn onder andere het gevolg van de voormalige gasfabriek op de locatie. Mogelijk zijn er nog oude constructies in de grond aanwezig van bolwerken, andere oude bebouwing of infrastructuur. Op de locatie worden geen verdwaalde explosieven uit de Tweede Wereldoorlog verwacht. De damwanden en paalfunderingen kunnen afhankelijk van de belastingen op de eerste en/of tweede zandlaag worden gefundeerd.

Bylage 6

In reactie wijst wethouder Koldenhof er op dat auto's nu ook al via de Nassaukade de Jordaan en verder het centrum inrijden. Als automobilisten weten dat ze in de garage terecht kunnen, zullen ze minder hoeven zoeken, maar gericht de garage inrijden. Per saldo levert dat minder verkeersbewegingen op en dus ook minder vervuiling.

Joep van Kesteren stelt dat als te dicht op de kadekant gebouwd wordt betekent dat de hersteltakken van de bomen afgehaald moeten worden. Insecten gaan in de gaten zitten en in mum van tijd zijn de bomen dood. De bomen kunnen dus niet behouden blijven. Dit is bevestigd door de afdeling Groen.

Wethouder De Jager antwoordt dat dat onderzocht moet worden. Als zou blijken dat een heleboel bomen weg moeten en allemaal zouden sneuvelen, dat dat niet de bedoeling is, omdat voor het bestuur het weghalen van alle bomen op een mooie wandelpromenade ongewenst is.

Joep van Kesteren citeert uit nog weer een onderzoek: 'bomen met een redelijk goede kwaliteit zijn alleen duurzaam te behouden indien de groeiplaats wordt gerespecteerd en er geen bovengrondse of ondergrondse schade aan de bomen wordt toegebracht. Dit geldt zowel voor tijdens als na de werkzaamheden. De bomen kunnen alleen duurzaam worden behouden indien de huidige waterhuishouding in staat wordt gelaten. De werkzaamheden moeten dus zo uitgevoerd worden dat de waterhuishouding niet fluctueert.' Je moet er dus met je vingers vanaf blijven. Dit staat in het stuk zelf, pagina 18, van de Nota van Uitgangspunten.

Wethouder De Jager zegt dat hieruit dus blijkt hoe zorgvuldig er met de bomen wordt omgesprongen.

Een bewoner bestrijdt dat de garage, zoals beide wethouders stellen, geen verkeersaanzuigende werking zou hebben. Auto's faciliteren betekent auto's aantrekken. Amsterdam moet kiezen voor het verkeersinperkende Londense model en niet voor het faciliterende Parijse model.

Wethouder De Jager is het hier niet mee eens. De verhouding bewoners-bezoekers in de garage is voor Westerpark 84%-16%. Dat is dezelfde verdeling als nu op straat. Voor Centrum geldt een verhouding van 70% bewoners en 30% bezoekers. Ook dat is hetzelfde als op straat. Er komen per saldo niet meer bezoekersplaatsen, dus van een aanzuigende werking kan geen sprake zijn.

De bewoner acht deze redenering wishful thinking.

Een bewoonster heeft nagekeken welke externe partijen bij het onderzoek betrokken zijn. Zo is Verkeersbureau Sajjan een eenmanszaak met als enige opdrachtgever Stadsdeel Westerpark. Grontmij was tot voor kort voor 20% eigenaar van Qpark. Het onafhankelijke bureau Monumenten Amsterdam zegt dat zij alleen kijken of er minimaal tien meter vanaf de bebouwing gebouwd wordt. Het ontbreekt bewoonster aan vertrouwen in al die onderzoeken.

Hans Bos vergelijkt de Westerstraet, waar parkeerplekken opgeheven gaan worden, met de Overtoom, waar ook alle ondernemers kapot gemaakt worden.

Directeur van Ruimte & Duurzaamheid

Postbus 2758

1000 CT AMSTERDAM

1. Name of the person

2. Date of birth

3. Place of birth

4. Date of death



Amsterdam, 16 mei 2017

>> Betreft: zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix
NL.IMRO.0363.E1601BPGST-OW02

Best bestuur,

Bij deze dien ik mijn zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix in.

- Ten eerste: Nut? Behoeftte, over circa 10 jaar?

Ik vraag mij af of het nut van de garage nog urgent is. Het plan stamt uit 1997 of wellicht nog eerder... ("In 1997 hebben de stadsdelen Westerpark, Oud West, Zuid, De Pijp, Oost en Zeeburg samen met de bestuurlijk verantwoordelijke wethouder voor de Binnenstad de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtzone vastgesteld.").

Is er afgelopen jaar nog gekeken naar het nut van de garage, en wanneer hij klaar is of er überhaupt nog wel zoveel auto's zijn die er gebruik van willen maken? Het bezit van auto's neemt alleen maar af, mensen gaan meer auto delen, en waarom niet investeren in P+R, als er dan toch plaatsen moeten zijn? Dan hoeven de auto's helemaal de stad niet in.

Ik ben niet de enige: "Burgemeester Van der Laan twijfelt aan het nut van een parkeergarage onder de Singelgracht. De voorbereidingen voor het 60 miljoen euro kostende project liggen stil vanwege financieringsproblemen, maar hij 'weet niet' of de Singelgrachtgarage met 800 plekken bij het Marnixbad nog wel nodig is." "Anne Eijsten die betoogde dat de parkeergarage helemaal niet nodig is. Zij wees erop dat de wachtlijsten voor parkeervergunningen flink zijn geslonken na een opschoonactie. Daarbij werden duizenden vergunningen ingetrokken omdat ze onrechtmatig waren. Ook is er volgens haar minder belangstelling voor parkeervergunningen, waarmee ze doelde op het afnemende autobezit onder jongeren en de trend om auto's te delen."

Kan er niet eerst, voor de aanbesteding, nog eens duidelijk onderzocht worden of de garage bestaansrecht heeft, ook over 10 jaar? Niet dat eerst bouwen, en dat de garage daarna

leegstaat. Ik heb nergens recent onderzoek gezien of er nog behoefte is aan deze mega-garage.

De rest van de zienswijze gaat over als er dan toch gebouwd gaat worden.

Hier ben ik echt op tegen:

pagina 51: "Vanwege de uitbreiding van de jachthaven schuift de ligplaats tegenover Marnixkade 81 circa 15 meter op naar Marnixkade 78".

Hoezo!?

In alle plannen als iig sinds 1997 tot nu staat:

Uitgangspunten Water

- oppervlakte water niet verkleinen
- water bevaarbaar houden, plaatselijk baggeren
- alle bruggen hebben een minimale doorvaarthoogte van 2,03m
- niet meer ligplaatsen voor woonschepen - openbare oevers, ook bij woonschepen
- **geen uitbreiding van jachthavens**

Met het uitbreiden van de jachthaven, iets wat nooit ter sprake kwam en niet eens geoorloofd is gezien de altijd gestelde uitgangspunten, **wordt eigenlijk de gehele Singelgracht een jachthaven, beseffen jullie je dat wel?**

Hij begint bij nummer 113 (eerste huis na de bocht aan de kade kant het mannetje) en eindigt op nummer 82. Dan zijn er precies 7 huizen zónder jachthaven voor de deur. In alle plannen gaat het over de mooie brede gracht, de waterbeleving, de weidsheid van de gracht: "Cultuurhistorische beschrijving Singelgracht: Een kernkwaliteit is de weidsheid van het open water (de 'blauwe' openbare ruimte)."

"In de Puccini-methode wordt voor heel Amsterdam een aantal standaard-straatprofielen gehanteerd om te zorgen voor eenheid in het straatbeeld en een goede kwaliteit van de openbare ruimte"

Een goede kwaliteit van buitenruimte is niet een jachthaven die zowat de gehele gracht in beslag neemt, die ook nog eens ver in de gracht komt te liggen. De zichtlijnen vanaf de brug, de weidsheid enz... die is er dan niet meer.

En: bij de huisnummer 87 tm 82 is er straks een jachthaven en het sloepdelen, recht tegenover elkaar. Er staat dat er minimaal 13 meter doorvaart moet zijn, lukt dit eigenlijk wel? En bij de nummers 86 tm 83 komt er qua uitzicht vanaf de marnixkade nu in het plan eerst een jachthaven, dan sloepdelen met dubbele sloepenrij en steiger, ook nog extra een

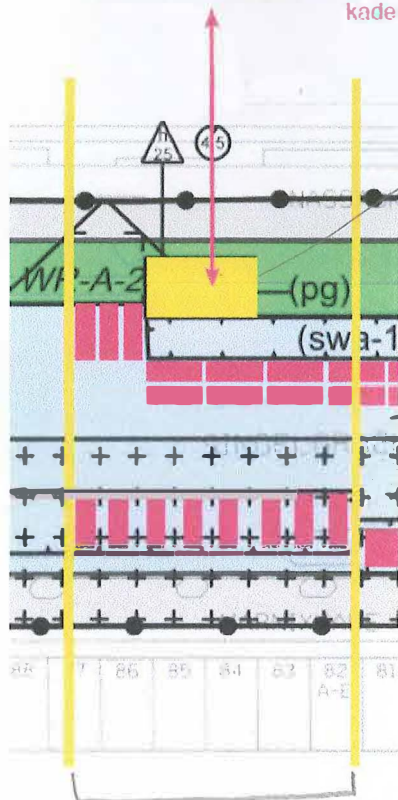
entreehuis te staan van wellicht 4,50 hoog, die het verder uitzicht belemmerd, ook al wordt hij transparant gemaakt.

Is de singel en de haven en het slopedelen doorgemeten, de 13 meter doorvaart die moet blijven bestaan, en überhaupt, is hier ook naar gekeken, de dubbeling in het water van de jachthaven, sloepdelen en ook het entreehuis? Ik hoop echt dat iemand daar notie van neemt en gaat meten en op het punt van huisnummer 85 gaat kijken hoeveel (negatieve) verandering van het uitzicht komt. Nu: weids, breed, open / Straks: Steiger, sloepen in de breedte, water, dubbele rij sloepen in de lengte, steiger, entreehuis... Te veel!



hoog

pag 1
van r
op he
react
gezie
kade



nieuw huisje

Roze zijn de sloepen van de nieuwe jachthaven en sloepdelen, geel is het entreehuis die daar ergens geplaatst wordt.

→ dubbele sloepen

→ 13 meter? (ligt mij
slak.)

→ nieuwe haven met sloepen.
dit is niet wijds, maar
propool!

→ uitzicht met haven, sloepen, huisje!
te veel!

Dan zijn er nog een fors aantal punten die onduidelijk zijn of die misschien ook zomaar weer veranderd worden, zoals:

- houden jullie rekening met het eerder opgestelde BLVC plan?
- De nulmeting van het funderingsonderzoek en grondwaterpeil, dat is nu weer achterhaald, of niet?
- komen er wel genoeg voorzieningen voor elektrische auto's in garage?

- en waarom komen er geen fietsen, scooters en brommers in de garage? Tenminste, dat begrijp ik nu.

- Schadevergoeding, funderen en schade tijdens bouw, nu niks over gehoord....

- bomen behouden of alleen monumentale (en als ze weg zijn, wat dan?)

- de verslechterde luchtkwaliteit

- ingang vlakbij een middelbare school met veel fietsers, niet fijn

Ik heb geen vertrouwen dit slepende project wat te veel geld kost en via andere wegen ook opgelost kan worden...

Maar vooral: Waarom? Waarom nu nog een extra garage weer, die straks leegstaat. Besteed het geld aan andere dingen, of P+R...

Boe.

Hartelijke groet,

[Redacted signature block]

[Redacted line]

[Redacted line]

[Redacted] Amsterdam

[Redacted line]

[Redacted line]



0104187267

18-05-2017

-/-

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Genootschap v. A'dam
directie v. Rijk & Duurzaam
heid

Postbus 2750

1000 GT Amsterdam



Zienswijze Singelgracht garage 16-05-2017/ bezwaarschrift 2.

Amsterdam
19 MEI 2017

Bestemmingsplan 24/4 2017, Singelgrachtgarage
p/a. De Directie van Ruimte en Duurzaamheid,
PB 2758 1000 CT Amsterdam.

Ontvangen

De Veiligheid.

Een Megagarage is op diverse punten riskant, en dat is o.i. hier onvoldoende onderzocht. Effectieve controle ontbreekt ten enen male; gedacht moet bijv. worden aan mogelijke aanslagen. Wie verzekert dat? Is dat wel te verzekeren?

In de hele stad zal de verkeersveiligheid afnemen, en vooral kleuters en senioren zullen dat merken.

Schone lucht is een recht!

Na veel studie over de luchtkwaliteit in Amsterdam rond 2000, en de gezondheidsrisico's van vuile lucht en na waarschuwingen van geleerden en instanties bleef Amsterdam volhouden dat het Singelgracht-garageplan van zo'n 20 jaar geleden juist goed was voor de luchtkwaliteit van de stad.

Er zou ruimte komen voor "wandelaars, fietsers, en speelplekken voor kinderen".

Van nadelen werd nauwelijks gerept, behalve "dat er zo min mogelijk bomen zouden sneuvelen"- moeten we dat zien als een voordeel?

De toename van het verkeer op het moment dat men denkt de garage in gebruik te kunnen nemen, ca. 2023, blijft onderbelicht. Maar een Megagarage zal ongetwijfeld blijken een belangrijke oorzaak te zijn van de verkeersdrukke, o.a. door de aanzuigende werking op toerisme en de diverse promoties die de stad voor zichzelf hanteert. Afgezien van een slechte inschatting werd ook nooit rekening gehouden met de zo noodzakelijke aanscherping van de normen luchtkwaliteit, die (gelukkig-) boven ons hoofd hangt.

Fijnstof (PM10) bevat ultrafijnstof (PM 2.5), wat nog te fijn is om te meten; hier worden door de overheid onbekende gezondheidsrisico's genomen. Echter, kinderen kunnen door vuile lucht een verkleinde longcapaciteit oplopen- levenslang. Zij kunnen niet verhuizen. Haar enige excuus is het bevorderen van het toerisme. Maar de overheid heeft de plicht om de luchtkwaliteit te verbeteren, en door te veel autoverkeer in de stad te faciliteren verzaakt ze haar plicht.

Zijn de prognoses van de plannenmakers van de Megagarage al aangepast aan de meest recente cijfers van 2017, afkomstig van het ministerie, waarin staat dat het verkeer in de grote steden binnen afzienbare tijd "vastloopt"? (reeds na 5 jaar zou het verkeer verdubbelen). Wij hebben dat niet kunnen terugvinden.

Wat weegt zwaarder: dit miljoenenproject of de Volksgezondheid? Het bevoegd gezag verzekert ons voortdurend dat de gezondheid van de burger centraal staat...

Overigens moeten er weer flink wat bomen sneuvelen (en enkele kunnen verplaatst

worden, maar hoeveel overleven dat? Over 'herplanting' horen we weinig. Samen met de toename van het verkeer toont het aan dat de plannenmakers voorrang geven aan toeristen. De toezeggingen van "Meer ruimte die gerealiseerd wordt om prettig te kunnen lopen, winkelen en verblijven in de omgeving", en dat " (de garage-) de openbare ruimte in de Frederik Hendrikbuurt verbetert" zijn slechts Schone wensen: voor hoe dom houdt men de burgerij eigenlijk? (uit Toelichting concept bestemmingsplan). Intussen rukt de "verstening", ook van de wandelpromenade om de bomen heen op- zie ook de verstening in het Westerpark- en wordt de aarde weer iets warmer...

Fietsen, scooters, voetgangers.

Het autoverkeer zal met de komst van de Megagarage toenemen, dus het gebruik van fiets c.s. (scooter) ook. Zelfs de voetganger komt in de knel, want de hele wereld wil Amsterdam zien, en we laten het toe!

Parkeren voor fietsen is nu al een probleem (zie Haarlemmerplein) en aan scooterparkeerplaatsen wordt weinig aandacht besteed. In bovenvermelde plannen worden de op maaiveld opgeheven autoplaatsen bestemd voor fietsparkeren (c.s.): dat wordt gezellig, maar niet mooi. Waar is dan de winst voor de openbare ruimte? Zouden daar niet beter bomen geplant kunnen worden? Zelfs het Fr. Hendrikgroentje moet, behalve een stinkende in/uitrit voor auto's ook nog fietsen bergen, en een kinderspeelplekje. Worden scooters daar geweerd? Er zou ook nog een kunstobject komen. Dat klinkt allemaal erg als "Boerenbedrog", en we zullen het bevoegd gezag hiervoor in gebreke stellen.

Zou de elektrische auto het tij keren? Dat is niet waarschijnlijk, en zeker niet op korte termijn- "schoon" is hij ook al niet (fijnstof). Dat neemt niet weg dat de Megaparker-garage hopeloos verouderd is; we wachten op een "frisse wind".

Kortom, en conclusie.

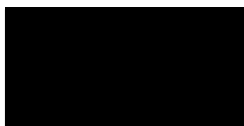
Hoe lang denkt Amsterdam door te kunnen gaan met het volstapelen van auto's in deze reeds veel te volle stad? Wanneer is een stad "vol"? Nog meer auto's in de stad willen onderbrengen zal tenslotte betekenen "toeristen de stad uit", wegens de drukte, stof, herrie en hoge prijzen. We blijven met de lege parkeergarages achter. Het bestemmingsplan vermeldt dat de norm luchtkwaliteit het project hier nog net toelaat; vrij vertaald is dat "nipt"- en dat behelst een waarschuwing: bij verdubbeling van het (auto-) verkeer, en wellicht aanscherping van de normen- zullen deze flink overschreden worden. Niets meer aan te doen: de garage is er nu eenmaal? "Fait accompli"? Nee dus. In het geval er voldoende elektrische auto's voorhanden zijn is er een nieuw probleem: die moeten nl. op straat blijven om energie bij te laden- en dat kan (in de toekomst-) niet in een overdekte garage. Ze vormen zo de dolkstoot voor Singelgrachtgarages.

Overigens zou het project bij overschrijding van de normen luchtkwaliteit wettelijk geen doorgang kunnen vinden. Daarom eisen wij een realistische en onbevooroordeelde contra-expertise voor de luchtkwaliteit, zeker voor het moment waarop men de garage in gebruik zal willen nemen. Niet vergeten mag worden dat ons wettelijk toegestane luchtvervuilingspercentage nog altijd 2 keer zo hoog ligt als door de Wereld Gezondheids-Organisatie veilig wordt geacht. We dienen dus streng te zijn.

Wij gaan er van uit dat de prognose van het Ministerie bij de besluitvorming van Amsterdam geen rol heeft kunnen spelen; hierdoor berust het op verouderde cijfers. De informatie was inadequaar, en kon derhalve niet leiden tot een verantwoord Besluit. Wij verzoeken om vernietiging van dit Besluit, eventueel via de rechter. Nog is het tijd om het project stil te leggen, en opnieuw na te denken over een tijdsbestendige oplossing van het conflict tussen de automobiliteit, het toerisme en de Volksgezondheid. Het onderhavige plan kan beter in de prullenbak.

Wij behouden ons het recht voor om ten alle tijden nadere informatie aan dit stuk toe te voegen.

Hoogachtend,



,
Stng. de Groene Reael,
Planciusstr.26
1013 MH Amsterdam.
tel. 020 624 65 33.



DE GROENE REAEL

BRENGT MILIEU-IDEËN TOT BLOEI

Haarlemseplein 29 1013 HP Amsterdam

ZIENSWIJDE/

BERWAARSCHRIJF
18-05-2017



0104187260

+/

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



De Directie van Ruimte en Duurzaamheid
PB. 2758 - 1000 CT
AMSTERDAM

ND9UU #ASDCXDX#00#0000

Amsterdam die grote stad is gebouwd op palen, En als die stad eens ommeviel, wie zal dat betalen?



VRIENDEN

Ontvangen

VAN DE SINGELGRACHT

www.vriendenvandesingelgracht.nl M vrienden.singelgracht@gmail.com

Bestuur Stichting Vrienden van de Singelgracht
p/a Nassaukade 74 hs
1052 CS Amsterdam

Aan de Gemeenteraad
Per adres:
De directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Betreft: *zienswijze ontwerp bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix van april 2017*
ID NL.IMRO.0363.E1601BPGST-OW02

Amsterdam 16 mei 2017

Geachte leden van de Raad,

Namens de Stichting Vrienden van de Singelgracht, gevestigd te Amsterdam, wordt hierbij een zienswijze ingediend op het concept bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix 2017 dat tot en met 17 mei ter inzage ligt.

Hieronder geven wij weer welke bezwaren er nog steeds bestaan tegen dit concept bestemmingsplan en tegen de bouw van deze ondergrondse garage in het algemeen.

1 Oud denken en ontwikkeling parkeervraag

De nota's en het denken over uitbreiding van parkeergarages in de Singelgrachtzone dateren uit een tijd waarin de verwachting was dat *'het autobezit en autogebruik de komende jaren zal blijven stijgen en dat de vraag naar parkeergarages navenant zal toenemen. Derhalve kan worden verondersteld dat de parkeergarages in de Singelgrachtzone, na een aanlooperperiode van een tot vijf jaar, in staat zullen zijn een vergelijkbare bezettingsgraad te realiseren als in andere garages in de omgeving van de Singelgrachtzone'*.¹

Als de Singelgrachtgarage Marnix klaar is – verwachting 2022 – zijn we 17 jaar verder en wij garanderen u dat de tijden dan zeer veranderd zijn.

¹ Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarages vrijgegeven voor inspraak 10 september 2004 (Weteringcircuit en Frederiksplein) **2005**, pagina 7

Zelfs wethouder Pieter Litjens lijkt nu de U-bocht naar mobiliteitsdenken genomen te hebben samen met zijn collega-wethouders van Verkeer als hij stelt dat we naar een *andere* mobiliteit moeten gaan: "meer lopen en fietsen, meer openbaar vervoer, meer mobiliteitsdiensten die niet *op bezit*, maar *op gebruik*² zijn gebaseerd. En dat allemaal stil, schoon en zonder emissies. Dat lukt allemaal niet met het hoge aandeel van de auto en het lage aandeel van het openbaar vervoer."³

De woordvoerder verkeer van D66 in de raad, Jan Bert Vroege, en ex-lid Jan Paternotte roepen in een stuk in Het Parool op om in te spelen op de auto van straks met als conclusie dat we in de nabije toekomst maar liefst zeventig procent minder auto's nodig hebben door alle technologische ontwikkelingen en innovaties. Dat zou een geweldige impact hebben op Amsterdam. Huidige auto's staan gemiddeld 23 uur per dag stil op een schaars stuk grond. Toekomstig elektrische deelauto's worden overdag constant gebruikt door verschillende mensen. Doordat er straks minder auto's in bezit zijn, **kunnen we vrijwel alle parkeerplaatsen op straat opheffen. We hebben dan meer genoeg aan de bestaande garages.**⁴

Zelfs de krachtmotor achter de bouw van de ondergrondse parkeergarage Marnix, ex-portefeuillehouder D. de Jager van stadsdeel West, liet in zijn afscheidsinterview van 2014 zijn eerste twijfels aan nut en noodzaak van 'zijn' peperdure parkeergarage doorklinken:⁵
'Autobezit raakt achterhaald. Zeker in de stad. We gaan slimmer reizen. Openbaar vervoer, (OV)fiets, Snapp Car en WeGO, er zijn steeds meer vervoersalternatieven. Over tien jaar delen we allemaal onze auto. Een dure parkeerplek in de stad wordt daarmee onzinnig'.

Tien jaar na zijn uitgesproken twijfel is de bouw van deze garage wellicht klaar. En dan al overbodig.

Het is bepaald niet innovatief om bij het opheffen van het aantal plekken op straat uit te gaan van het jaar 2010⁶. Het zou getuigen van verbeeldingskracht om de 21^e eeuwse trends door te trekken tot **2025** en dat als basisjaar te nemen. Hoeveel parkeerplekken hebben we dan nog nodig?

Kern van het oude denken is een misvatting d.w.z het alledaagse is nog steeds heilig. Men gaat er nog steeds van uit dat auto's bezit mogen blijven nemen van de schaarse publieke ruimte en dat het een grondrecht van de autobezitter is om voor de deur/plaats van bestemming te parkeren. In het oude denken zijn bovendien nieuwe technologische en sociale ontwikkelingen, trends en inzichten niet meegenomen. Zie hiervoor onder andere de bijlage op pagina 10 en volgende. Nog steeds wordt bij het oude denken uitgegaan van de groei van de *automobiliteit*. die alleen beheerst kan worden met de korte termijn visie: 'de schop moet in de grond'. Dit 20^e eeuwse denken van enkele politieke partijen in de raad staat in schril contrast met de visie van dwarse denkers en frisse kijkers die Amsterdam als technologische gidsstad en Smart City voor ogen hebben en waarin de *mobiliteitsbehoefte* centraal staat.

De raad zal nu eindelijk een discussie moeten (willen) voeren over nut en noodzaak van de bouw van zoveel parkeergarages in de stad, - Bert Vroege hintte hier al eerder op in de raad - en een visie ontwikkelen op slimme mobiliteit in de vorm van een geïntegreerd vervoerssysteem waar autonome (deel)auto's onderdeel van zijn.

Geld investeren in een *Titanic* is weggegooid geld. Doodzonde en maatschappelijk niet verantwoord.

² Cursivering door ondergetekenden gemaakt.

³ *Opinie: Minder auto en meer ov houdt de steden leefbaar*, brief van Pieter Litjens, Amsterdam (VVD), Pex Langenberg, Rotterdam (D66), Tom de Bruijn, Den Haag (D66) Lot van Hooijdonk, Utrecht (GroenLinks) aan informateur mei 2017.

⁴ Het Parool, maandag 11 januari 2016 pagina 23 *Speel in op auto van straks*.

⁵ Afscheidsinterview Dirk de Jager, portefeuillehouder openbare ruimte, milieu en parkeren, krant van West Amsterdam.nl, 20 maart 2014, pagina 6

⁶ Zie Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, toelichting pagina 32.

2. Dubbelgebruik

Sinds de plannen voor de bouw van een ondergrondse parkeergarage voeren bewoners Centrum en West hier actie tegen. De grootste zorgen betreffen het behoud van de beeldbepalende bomenrij langs de kaden en in en langs het Frederik Hendrikplantsoen, en de verkeersaantrekkende werking van deze garage met alle gevolgen van dien⁷.

“Wordt het niet toch een bezoekersgarage?” Deze vraag hebben we ook nog gesteld in de inspraak bij de raadsvergadering van 28 augustus 2015. “Nee, zeiden de raadsleden en nee zei wethouder Litjens.

In het kader van de mogelijk verkeer aantrekkende werking is het van belang dat de straatsituatie zo goed mogelijk wordt nagebootst. Al van meet af aan is daarom door de bestuurders gesteld dat de situatie in de parkeergarage dezelfde wordt als op straat: ongeveer 80 % vergunninghouders en 20% bezoekers.

Er is ook van meet af aan gezegd dat de 80% alleen voor bewonersvergunninghouders is die er met een pasje in kunnen. Daarbij zou onderscheid gemaakt worden in pasjes voor Centrum en pasje voor West om de plekken te kunnen verdelen tussen West en Centrum.

*“De heer Koldenhof (toenmalige wethouder Verkeer Centrum) zou in het Centrum graag meer ondergrondse plekken voor bewoners creëren dan er bovengronds worden opgeheven. Het is deels de intentie de wachtlijsten voor bewoners te verkorten. Aanwezige vraagt of er dan plekken in de garage worden gereserveerd voor bewoners. De heer Koldenhof stelt 80% van de plekken alleen toegankelijk is voor bewoners met een pasje”.*⁸

Op de vele inspraakavonden bij de stadsdeelraden, in discussies met raadsleden van stadsdeel West en de toenmalige wethouder Verkeer Dirk de Jager, in de debatten voorafgaand aan het referendum van 2012 is dit uitgangspunt 80 - 20 procent onophoudelijk benadrukt.

In het eerste concept bestemmingsplan van 2014 is dit als volgt verwoord⁹:

“De parkeergarage zal plaats bieden aan 800 auto’s. In de garage komen 400 plaatsen voor stadsdeel West en 400 plaatsen voor stadsdeel Centrum. Het stadsdeel West zal 84% (336 plekken) van haar plekken gebruiken voor vergunninghouders (bewoners en ondernemers), bij het stadsdeel Centrum is dit 70% (280 plekken). De overige parkeerplaatsen (in totaal 184 plekken) worden gebruikt voor bezoekersparkeren.”

Deze tekst sluit aan bij de aan de bewoners gedane belofte. In het nieuwe bestemmingsplan 2017 wordt de 20 procent bezoekersplekken echter opgerekt en wel als volgt:

“De parkeergarage zal plaats bieden aan vergunninghouders (bewoners en ondernemers) en bezoekers. Met de parkeergarage wordt in feite het straatparkeren verplaatst naar een ondergrondse garage. Er worden geen parkeerplaatsen aan het totale parkeerareaal toegevoegd. In de garage zal net als in de huidige situatie sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bewoners met een parkeervergunning parkeren voornamelijk ’s avonds en ’s nachts, bezoekers en ondernemers met een parkeervergunning parkeren voornamelijk overdag.”

De Stichting stelt zich op het standpunt dat dit besluit (deze tekst) in strijd is met de afspraken die met de bewoners gemaakt zijn. De Stichting vindt het ondemocratisch om na jarenlange participatietrajecten in dit nieuwe concept Bestemmingsplan af te wijken van de 80-20 regel door 184 plekken voor bezoekers uit te breiden middels *dubbelgebruik de hele dag* van bewonersplekken. *Formeel* worden het parkeerareaal niet uitgebreid, maar door dit dubbelgebruik *materieel* wel.

⁷ De discussie nut en noodzaak van deze garage zie inleiding. De verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de schade aan huizen laten we hier even buiten beschouwing.

⁸ Zie o.a. verslag Informatieavond parkeergarage Marnix, woensdag 11 juni 2008 in het Cartesius Lyceum. .

⁹ Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, hoofdstuk 3 Beschrijving van het project , pagina.12

Het zou algemeen bekend moeten zijn dat langs de Nassaukade overdag vele parkeerplekken leeg staan. Met nieuwe technieken (apps, gps, real time data e.d.) is deze nieuwe garage dus een mekka voor bezoekers.

Conclusie: De Stichting stelt zich op het standpunt dat dubbelgebruik door bezoekers in strijd is met gemaakte afspraken. Dubbelgebruik door bezoekers en de verkeersaantrekkende werking hiervan is daarmee ook in strijd met de vastgelegde beleidsintenties om de stad binnen de ring autolouwer te maken.

De wethouder van financiën constateerde vorig jaar in zijn Voorjaarsnota dat de omzet uit bezoekersparkeren in een aantal garages daalt en voor de te bouwen Singelgrachtgarage en Vijzelgrachtgarage worden substantiële tekorten verwacht. Daarom kwam hij in de loop van het jaar met een uitgewerkt plan hoe om te gaan met de exploitatietekorten van (alle) gemeentelijke garages. Hij reserveerde alvast 10 miljoen voor de onrendabele top van de Piet Hein en Rokin garage.

Dat de Singelgrachtgarage bij voorbaat een onrendabele top heeft en daarom mede gefinancierd zou moeten worden door meer bezoekers aan te trekken, geeft aan dat de spagaat waarin de gemeente Amsterdam zich zelf gepositioneerd heeft, uiterst pijnlijk zal worden: uw geloofwaardigheid bij de burger staat nog steeds op het spel¹⁰ en de burgers draaien op voor de allang voorziene tekorten.

3. Water en beschermd stadsgezicht

a. Het water van de Singelgracht is met de dubbele rij bomen het meest bepalende element van de Singelgrachtzone. *“Het water betekent een verademing tussen de omringende 19^e eeuwse wijken en de compacte binnenstad. Daarom moet het water beter zichtbaar worden”¹¹. In dit wensbeeld passen niet de bouw van aanlegsteigers die niet openbaar zijn en jachthavens horen niet thuis in de Singelgracht.*¹²

b. In Nota Ruimtelijke Voorwaarden Singelgrachtzone, vastgesteld door Centrale stad in 2003 en gebaseerd op de Nota van Uitgangspunten, staan de volgende uitgangspunten voor het water:

- Oppervlaktewater niet verkleinen
- Water bevaarbaar houden, plaatselijk baggeren
- Alle bruggen hebben een minimale doorvaarthoogte van 2,03m
- Niet meer ligplaatsen voor woonschepen.
- Openbare oevers, ook bij woonschepen
- **Geen uitbreiding van jachthavens.**

c. *Vanuit het Beschermd Stadsgezicht moet terughoudend worden omgegaan met bebouwing in het water van de Singelgracht aan de zijde van de Marnixkade.*

*De twee kleine entreevoorzieningen in de vorm van open trappen komen met instemming van de Commissie Welstand en Monumenten in het water naast de Marnixkade met als expliciete voorwaarde dat de situatie rond de jachthaven (rommelige jachthaven met bestaande steigers en een laagwaardig hek aan de kade met een zeer negatieve invloed op de openbare ruimte) verbetert en de openbare ruimte aan de Marnixkade opgewaardeerd wordt.*¹³

¹⁰ Zie Evaluatierapport commissie Brenninkmeijer, Amsterdam 2020, pagina 10: ‘Ondertussen ziet de Amsterdamse burger wel veel politiek gedoe, maar heeft weinig democratische kansen en ziet bij voorbeeld democratische inbreng bij bestuurscommissies zonder opgaaf van redenen stranden in de centrale stad.’

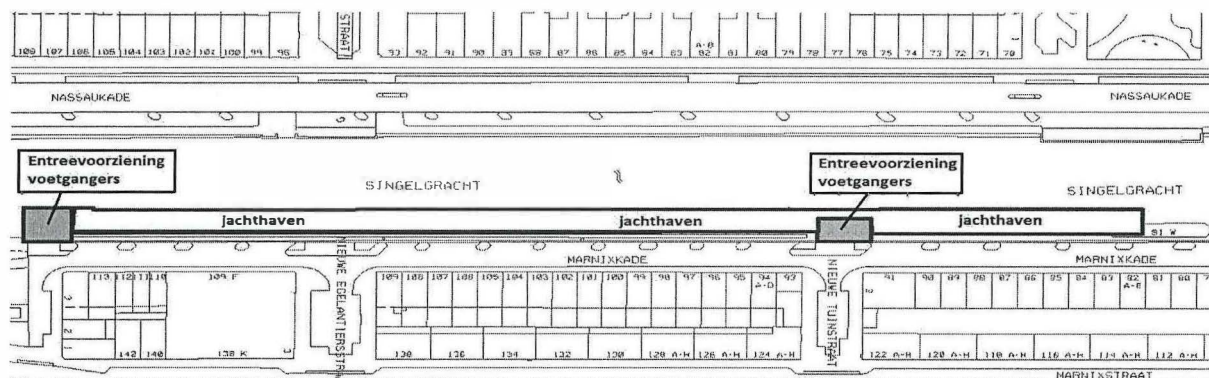
¹¹ O.a Pagina 11 Nota van uitgangspunten Singelgrachtzone (NvU).

¹² O.a pagina 13 NvU

¹³ Pagina 10 Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, toelichting. De maatregelen die jachthaven Staverno moet nemen staan verwoord op pagina 50 van de toelichting.

Afgelopen tien jaar is het rak tussen Zaagpoort en Raampoort vol gebouwd met 22 bootjes van Sloepdelen aan de kade bij het Van Oldenbarneveltplantsoen, een aanlegsteiger voor rederij 't Smidtje en een aanlegsteiger met berging voor 2 salonboten. Allemaal gelegen aan de Nassaukade-kant van Singelgracht.

In het bestemmingsplan 2017 wordt nu *ook* de jachthaven Staverno aan de Marnixkade uitgebreid met 8 boten.



- Naast de jachthaven liggen nog twee woonboten. De twee ligplaatsen van de woonboten keren in de nieuwe situatie terug. ***Vanwege de uitbreiding van de jachthaven*** schuift de ligplaats tegenover Marnixkade 81 circa **15 meter** op naar Marnixkade 78¹⁴.

Realiseert u zich dat door deze uitbreiding de hele Marnixkade vanaf het Tweede Marnixplantsoen tot aan het Marnixbad vol komt te liggen met voornamelijk boten van de commerciële jachthaven Staverno? *En dat voor de tweede keer?*¹⁵

- Precies tegenover de jachthaven aan het eind rechts van de tekening liggen in dubbele rijen 22 bootjes van Sloepdelen bij de kade van het Van Oldenbarneveltplantsoen *met* een aanlegsteiger en berghokken.
- De aanlegsteigers voor de twee salonboten wordt eveneens verlengd.

Standpunten en conclusie:

De Stichting tekent protest aan tegen deze *toenemende bebouwing* van het wateroppervlak van de Singelgracht met commerciële activiteiten.

Er is niet alleen sprake van een aantasting van het rustgevende beeld van het water – de bovengenoemde ‘verademing’ – en van het beschermd stadsgezicht.

Met name de nieuwe uitbreiding van jachthaven Staverno is in strijd met het beleid van de gemeente zoals verwoord in de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtzone, de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone en met de adviezen van de Commissie Welstand en Monumenten.

Bovendien kunnen *bewoners* van de Marnixkade niet meer bij mooi weer rustig aan de kade zitten met zicht op het vrije water en/of hun bootje *langs* de kade aanleggen.

¹⁴ Pagina 51 Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix 2017.

¹⁵ Is het u bekend dat Staverno ook een jachthaven heeft in het stuk Singelgracht tussen Zaagpoort en Kostverlorenkade. Daar is ook via een begroeid laagwaardig hek het zicht op de Singelgracht compleet verdwenen en niet toegankelijk voor bewoners? Er is ook nog een jachtwerf Staverno aan Den Brielstraat.

De Stichting vindt het onaanvaardbaar dat door rendementsdenken opnieuw voor bewoners openbare ruimte ontoegankelijk wordt gemaakt en het zicht op het water verder ontsierd wordt.¹⁶ De auto's moeten voor een *mooie openbare ruimte* naar een ondergrondse parkeergarage voor ruim 80 miljoen euro, tegelijkertijd wordt de muur van blik vervangen door een muur van polyester met grauwe afdekzeilen: een bovengrondse botengarage.

De Stichting neemt aan dat voor de uitbreiding van de jachthaven de gewone vergunningenprocedure gevolgd wordt en dat niet onderhands via dit concept Bestemmingsplan een uitbreiding is afgesproken tussen Gemeente en eigenaar van de jachthavens. De Stichting wil graag antwoord op deze veronderstelling.

4. Luchtkwaliteit en Het Frederik Hendrikplantsoen

De VVS en ook de coproductie werkgroep Herinrichting Frederik Hendrikplantsoen hebben al jaren ernstig bezwaar gemaakt tegen het plan om de in- en uitrit van de parkeergarage Marnix in het Frederik Hendrikplantsoen te situeren.

In plaats van deze 'parel' op te poetsen¹⁷ en de functie te laten houden van wijkgroen in de directe omgeving, van een belangrijke plek voor spelende jongeren, van een groene oase die dient als ontmoetingsplek voor bewoners¹⁸, onttrekt u dit parkje voor een groot deel aan de openbare ruimte en moeten een aantal prachtige oude bomen gekapt worden.

Daarnaast verslechtert de luchtkwaliteit *juist op deze plek*. De website van de Boerenweteringgarage maakt dit ook duidelijk:¹⁹

'18 Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit?

Ook die zijn uitgebreid onderzocht. Daaruit blijkt dat de situatie mét garage straks voldoet aan de zogenoemde 'voorkeurswaarde' voor luchtkwaliteit. De garage leidt mogelijk wél tot een toename van de luchtverontreiniging ter plaatse van de in- en uitgang van de garage, maar ook deze blijft ruim binnen de landelijke norm.'

Het al dan niet blijven binnen de grenswaarden/voorkeurswaarden is vanuit gezondheidskundig oogpunt niet relevant. Bekend is dat grenswaarden voor fijn stof en NO₂ onvoldoende bescherming bieden tegen het optreden van gezondheidsschade²⁰.

De Stichting is ten eerste van oordeel dat er niet degelijk gezocht is naar alternatieve plekken voor de in- en uitritten van deze parkeergarage.

In het bestemmingsplan van 2017 staat weer dezelfde zin:

*'Zoals in de Nota is aangegeven wordt uitgegaan van de bouw van een aantal parkeergarages in de Singelgrachtzone. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de ontsluiting van het autoverkeer aan de buitenring-zijde moet worden gerealiseerd.'*²¹

De Stichting en de omwonenden stellen dat deze uitspraak geen grondslag vindt in de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone.

Hoofdstuk 7 van deze Nota gaat over Parkeergarages Singelgrachtzone. Garages die genoemd worden zijn Garage Frederiksplein, Weteringcircuit, Bellevue en Rozengracht. Garages gelegen dus

¹⁶ Eén van de doelen van de Watervisie is het vergroten van de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het water. Het verplaatsen van de parkeerplaatsen aan de waterzijde van de Nassaukade naar een ondergrondse parkeergarage onder de Singelgracht en het ter plaatse realiseren van een wandelpromenade langs het water past in dit kader. Bestemmingsplan pagina 16

¹⁷ Nota van Uitgangspunten Singelgracht 1997 en nota ruimtelijke voorwaarden Singelgrachtzone 2003.

¹⁸ Zie ook De Groenvisie van Amsterdam 2009 en Amsterdam de Groene Wereldstad.

¹⁹ <https://www.amsterdam.nl/projecten/albertcuypgarage/gestelde-vragen/>

²⁰ zie paragraaf 4.2 in GGD-richtlijn luchtkwaliteit en gezondheid,

<http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/609330008.htm> I

²¹ Concept Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix 2017 pagina 13

aan *radialen* en niet in een park/parel zoals het Frederik Hendrikplantsoen. Volgens de Nota is het - vanwege onvoldoende ruimte - ongewenst om in- en uitgangen van een garage op de smalle Nassaukade (en de Mauritskade) te situeren.

Dat is ook niet nodig, aangezien uit verkenningen blijkt dat er alternatieven zijn. Aan de **binnen stadszijde** van de Singelgrachtzone zijn ook mogelijkheden.²²

Ten tweede is de Stichting van mening, dat het buitengewoon onverantwoord is om een in- en uitrit van auto's te plaatsen tussen jongeren/leerlingen en spelende kinderen.

Aan de ene kant van het Frederik Hendrikpark houden de leerlingen van het Cartesius Lyceum (600) namelijk hun pauze; de andere kant van het park is met miljoenen euro's opnieuw ingericht. Er zijn daar speltoestellen neergezet die door vele nog jonge kinderen intensief gebruikt worden.

*De parkeergarage zorgt logischerwijs vooral voor een toename van het verkeer op het Frederik Hendrikplantsoen, tussen de entree en de kruising met de Nassaukade.*²³

Het is verder algemeen bekend dat niet zozeer de snelheid van het verkeer van grote invloed is op de uitstoot van verontreinigende stoffen als wel *het optrekken en afremmen* van het autoverkeer. (TK kamerstukken 2000-2001, 27 408, nr.26; Idem Erik Regtenschot van DIVV 2011).

Kunt u toelichten in hoeverre het standpunt van GVB is meegewogen bij het besluit om de inrit in het Frederik Hendrikplantsoen te bouwen. Zij geven immers een negatief advies:

*"De linksafbeweging over de trambaan richting parkeergarage veroorzaakt conflicten. Het GVB adviseert daarom negatief ten aanzien van de inrit van de parkeergarage."*²⁴

Conclusie: De Stichting is van oordeel dat onvoldoende is onderzocht en gemotiveerd waarom juist hier de inrit moet komen.

Het is onverantwoordelijk om juist op deze plek waar auto's moeten remmen en optrekken de gezondheid van gebruikers van het park op het spel te zetten

De gezondheidsbelangen van de bewoners en de 'spelende' jongeren op deze plek, zijn niet in voldoende mate betrokken geweest bij het besluit om hier de inrit te bouwen.

Er is bovendien een zodanige onevenwichtigheid in de afweging van de betrokken belangen, dat de Stichting van oordeel is dat de gemeente in redelijkheid niet tot dit besluit heeft kunnen komen.

5 Verkeersveiligheid en veiligheid van de FIETSERS

De verkeersveiligheid is niet als factor van belang erkend in de onderbouwing van het ontwerpplan. Zo ontbreekt onderzoek naar de verkeersveiligheid van onder andere fietsers. Er lijkt geen inventarisatie te zijn gemaakt van het aantal fietsers dat van de verschillende knelpunten gebruik maakt, terwijl de garage wel zal leiden tot meer autoverkeer.

Algemeen bekend is dat juist in de ochtendspitsuren grote aantallen ouders met kinderen en leerlingen zich langs de Nassaukade en vanuit de Frederik Hendrikbuurt per fiets rijden naar de omliggende VO-scholen, kleuterscholen en crèches.

Het nu al drukke en gevaarlijke kruispunt Nassaukade- Zaagpoortbrug wordt in de spijtijden extra belast met de vele auto's die in- en uit de garage rijden. Met name voor fietsers verslechtert de verkeersveiligheid sterk. In de huidige situatie doen zich al ongevallen voor met de kwetsbare groep van fietsers. Er blijkt echter niet eens een inventarisatie te zijn gemaakt van ongevalsituaties en knelpunten die in de huidige situatie bestaan.

²² Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone (NRVS) 2003 pagina 28.

²³ Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, toelichting pagina 29

²⁴ Zie concept verslag 945^e vergadering Centrale Verkeerscommissie d.d. 27 augustus 2013 pagina 10. Bijgevoegd bij Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix 2017.

Conclusie: De Stichting is van oordeel dat er eerst een risicoanalyse gemaakt moeten worden om te kunnen beoordelen in hoeverre de verkeers**veiligheid** van fietsers gegarandeerd wordt, met name op het kruispunt Nassaukade – Frederik Hendrikplantsoen en bij het rechtsaf slaan Nassaukade Tweede Hugo de Grootstraat.

In het rapport Actualisatie Verkeersonderzoek Singelgrachtgarage van 5 april 2016 lezen we veel over verkeersbewegingen, toename van verkeersintensiteiten, capaciteit, doorstroming en regelbaarheid van de kruispunten, maar weinig over wat dit betekent voor de veiligheid voor fietsers in dit gebied. Vraag is ook of in al die verkeersmodellen rekening is gehouden met het steeds toenemende aantal fietsers in Amsterdam.

Overigens deed zich twee weken geleden een verkeersinfarct voor net op het stuk waar de parkeergarage komt te liggen. Dagenlang reden de auto's in een lange, aaneengesloten file stapvoets over de dit stuk Nassaukade. Reden: tijdelijke afsluiting overdag van de Frederik Hendrikstraat en de rechter rijstrook van de Tweede Hugo de Grootstraat (bekeken vanaf de Nassaukade) vanwege werkzaamheden aan de tramrails bij de rotonde en het verlengde daarvan in de Frederik Hendrikstraat.

In dit licht is het wellicht niet verkeerd om nog eens na te denken over de rijbaan tussen het zuidelijk en noordelijk deel van het Frederik Hendrikplantsoen, waarvan de rechterbaan eenrichtingsverkeer wordt ter hoogte van de inrit.

6. Fietsvoorzieningen in de garage

Onder degenen die hun auto zullen parkeren in de garage, zijn ook mensen die, gezien het verzorgingsgebied, een behoorlijke loopafstand moeten overbruggen. Zij zullen vanaf huis of vanaf de parkeergarage de afstand willen versnellen door te fietsen. *Waar moeten zij hun fiets laten?* Er is nu al een parkeerprobleem voor fietsers in de ze buurt. Leerlingen van het Cartesius Lyceum bezetten de straten op het Frederik Hendrikplantsoen en het Van Oldenbarneveltplantsoen. De fietsvoorzieningen op de Nassaukade staan overvol met fietsers van bewoners zelf. Het zich steeds maar uitbreidende bedrijf Sloepdelen trekt ook heel veel fietsers die tegen lichtpalen en bomen op de Nassaukade worden gestald.

In de Albert Cuypgarage die gebouwd wordt is er plek voor ongeveer 60 fietsers.

Wij dringen er met klem op aan om ook in de Marnixgarage stallen voor fietsers te bouwen.

Voorkomen moet worden dat de toekomstige wandelboulevard een wilde rotzooi van geparkeerde fietsen en barrels wordt.

7. Bomen

In het nieuwe concept bestemmingsplan is **niet** de bomenschets opgenomen zoals die aan bewoners is gepresenteerd naar aanleiding van het bomenonderzoek van mei 2014. (Rapport Singelgrachtgarage 2014 Groenadvies). Het aantal te sneuvelen bomen of verplantbaarbare bomen is daarmee niet goed gecommuniceerd met de bewoners.

In een gesprek met de betrokken projectambtenaren op vrijdag 12 mei is toegezegd deze fout te herstellen.

De Stichting heeft ook in de brief van 21 april 2017 aan het projectteam laten weten dat zij zeer verontrust is over de keuze in dit bestemmingsplan voor de brede variant van de garage.

In het oude concept van 2014 was gekozen voor de smalle variant om de bomen langs de kade te sparen.

In het gesprek van 12 mei met de ambtenaren is het bestuur van de Stichting overtuigd geraakt van de inzet van het projectteam om zoveel mogelijk bomen te sparen en in het aanbestedingscontract ruime aandacht te besteden aan het behoud en het niet beschadigen van bomen. Rigoureuze snoei van de beeldbepalende bomen - waaronder 15 monumentale iepen aan de Marnixkade - is daarmee van de baan.

8. Maatschappelijk draagvlak

Voor het overige stelt de de Stichting dat - gezien de nog steeds voortdurende protesten van bewoners tegen de bouw van de parkeergarage - er geen maatschappelijk draagvlak is voor dit project. In de zienswijze van de Stichting op het eerste concept Bestemmingsplan zijn wij daar uitvoerig op ingegaan.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Vrienden Van de Singelgracht

[redacted]
(voorzitter)

handtekening

handtekening

[redacted]
[redacted]

[redacted]
(bestuurslid)

handtekening

[redacted]
(bestuurslid)

handtekening

[redacted]
[redacted]

Bijgevoegd op pagina 10

[redacted] bij de Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix - Amsterdam

Bijlage bij de zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix - Amsterdam
NL.IMRO.0363.E1601BPGST-OW02

Vrienden van de Singelgracht
p/a Nassaukade 74 hs
1052 CS Amsterdam

Amsterdam 16 mei 2017

Vervoer in het algemeen en met name personenvervoer is de laatste jaren sterk gewijzigd. Met name de laatste maanden is er bijna dagelijks nieuws over drones, zelfrijdende auto's van Google of Tesla en taxi's van Uber of Lyft. Deskundigen noemen het zonder overdrijven een 'transport revolutie'.

Tijdens eerdere fases van het project Singelgrachtgarage Marnix (Plan van Eisen/Nota van Uitgangspunten) én bij het nemen van het politieke besluit in Centrum en West, waren de omvang en de reikwijdte van deze revolutie nog niet duidelijk. Nu, in 2017 zijn de omstandigheden wereldwijd zo gewijzigd, dat we de Gemeenteraad net klem vragen eerder genomen besluiten te heroverwegen en de wijziging van het bestemmingsplan **niet** goed te keuren.

De **wachtlijsten** voor parkeervergunningen in Amsterdam namen de laatste jaren met 84% af (6.697 in november 2013, 1.056 nu). De langste wachtlijst (Jordaan/Grachtengordel) liep zelfs terug van 2.250 naar 148: Een afname van 93%! Aangezien er geen enkele aanwijzing is om te veronderstellen dat deze daling zal stagneren, zullen wachtlijsten al snel tot het verleden behoren.

In de Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2016 (de monitor van de gemeente Amsterdam) is **autobezit** onder Amsterdammers gedaald tot 25% (was nog 31% in 2003) en bij jongeren zelfs tot 10% (was 19% in 2003).

Deze cijfers tonen duidelijk, dat de wereldwijde 'transport revolutie' ook in Amsterdam voor een trendbreuk heeft gezorgd. Daarom en om redenen die we hierna zullen beschrijven, is een parkeergarage in het Centrum bouwen voor vergunninghouders net zo ouderwets als het introduceren van een stoomlocomotief of een paardentram. Niet meer van deze tijd en zeker niet toekomstbestendig.

In de komende vijf jaar, maar zeker binnen 10 jaar, hebben wij geen eigen auto meer die 90% van de tijd staat geparkeerd en die we zelf besturen. We zijn dan lid van een 'Uber/Google' achtig systeem, waarvan we met een druk op de knop een voertuig ('shuttle car') laten voorrijden. En dat is geen traditionele taxi, maar een autonoom voertuig zonder bestuurder; een taxi-bot. Dat kan de ene dag een eenpersoons voertuig zijn, eventueel gedeeld met andere reizigers, maar de andere dag ook een grotere 8-persoons bus, of een luxe bolide, afhankelijk van het budget en de behoefte.

Dat betekent dat in 2025:

- particulier autobezit niet meer bestaat; alleen nog diensten als Uber & Lyft die, samen met openbaar vervoer, 'mobiliteit service' bieden
- daardoor parkeervergunningen ook niet meer bestaan (ze zijn niet meer nodig!)
- alle voertuigen 100% 'autonoom rijdend' zijn ('self-driving')
- bestuurders niet meer bestaan (veruit de meeste ongelukken ontstaan door menselijke fouten, dus auto's besturen wordt verboden)
- rijbewijzen bestaan niet meer
- autoverzekeringen voor particulieren bestaan niet meer
- verkeer veel veiliger wordt

- meer mensen durven te fietsen (met name in steden als Londen en Parijs)
- de luchtkwaliteit verbetert (minder uitlaatgassen)
- er in de Amsterdam geen parkeerplaatsen meer bestaan, alleen kiss & ride plekken waar mensen in shuttle voertuigen stappen
- buiten de A10 (bijvoorbeeld óp de A4 ...) er 'auto remises' zijn voor opladen en onderhoud van duizenden voertuigen
- er minder voertuigen rijden, omdat veel voertuigen slimmer verdeeld en gedeeld zullen worden, afhankelijk van vertrekpunt, bestemming en budget (zoals nu al bij Abel)
- alle parkeerterreinen zijn verdwenen en parkeergarages gesloten, gesloopt of verbouwd zijn
- er veel minder verkeersborden zijn
- er minder of geen verkeerslichten meer zijn
- er minder of geen voetgangersoversteekplaatsen zijn. Voetgangers kunnen oversteken waar ze willen; de autonome voertuigen stoppen direct

Er zijn drie ontwikkelingen die in deze 'transport revolutie' bij elkaar zijn gekomen:

- De transitie van eigen autobezit naar 100% gedeeld autobezit (Greenwheels, Uber, Abel)
- De transitie van rijden op gas en benzine naar 100% elektrisch rijden (Tesla, Mercedes, BMW)
- De transitie van voertuigen bestuurd door mensen naar 100% autonoom rijdende voertuigen (Google, Uber, Apple, Mercedes, Volvo, Volkswagen)

Ook vrachtverkeer wordt gedeeld. Niet langer worden er bij een bedrijf vrachtwagens van verschillende leveranciers uitgeladen; er komen distributiecentra aan de rand van de stad, waar goederen worden herpakt zodat ze in één rit op de plaats van bestemming komen. Heineken stelde mei 2017 een lichtend voorbeeld door Sligro voortaan hun bier te gaan laten bezorgen. Achterliggende gedachte is even simpel als steekhoudend: 'Sligro rijdt toch al rond in de stad'. De gemeentepolitiek zou dergelijke initiatieven moeten bevorderen zo niet verplicht stellen

Fietsen en elektrische scooters zullen ook gedeeld worden, zodat er daar ook veel minder van geparkeerd zullen staan. Steden als Parijs, Londen en Wenen hebben al jaren deelfiets systemen en daarmee ook minder fiets parkeerproblemen.

Opladen van en onderhoud aan zelfrijdende voertuigen gebeurt door de verhuurder, 's nachts en buiten de stad. Er zal geen verhuurder zijn die een 'remise' in het centrum van een stad gaat bouwen of huren.

- Er is over het algemeen een trend om alles wat niet in het centrum hoeft te zijn, naar de randen van de stad te verplaatsen, in ieder geval buiten de A10. Kijk naar de locaties van 'meter vreters' als *Ikea*, *Shurgard* en de *Makro*.
- Elektrisch snel laden op grote schaal heeft geen plaats binnen de bebouwde kom. Op dit moment heeft *Fastnet* (elektrisch snel laden van auto's) bijvoorbeeld géén snel-laad stations in stadscentra, maar in de buurt van snelwegen. <https://fastned.nl/nl/locaties>

Buiten stadscentra zijn vierkante meters goedkoper en de infrastructuur beter voor voertuig onderhoud en -opslag. Reparatie kan door robots en door monteurs worden gedaan, maar de remises stellen hele andere eisen dan de huidige parkeergarages, die stellen.

Sinds 2009 hebben Amsterdammers honderden zienswijzen ingediend tegen de plannen voor de Singelgrachtgarage Marnix. Er waren talloze protesten in raadszalen; protest-wandelingen langs bedreigde bomen; handtekeningen acties en in 2010 zelfs een onrechtmatig! (en alleen daardoor nipt 'gewonnen') van Westerpark naar West overgeheveld referendum.

Over al onze protesten en inspraak wordt in het hele bestemmingsplan met geen woord gerept.

Vanaf het begin was één van de bezwaren van de bewoners dat autobezit en de bijbehorende bewonersvergunning iets van de 20e eeuw is en dat we in de 21e eeuw geen verouderde plannen en onomkeerbare ingrepen moeten uitvoeren. We hoeven geen parkeergarages meer te bouwen, zeker niet in de historische binnenstad van Amsterdam. Nu een bestemmingsplan wijzigen en 80 miljoen uitgeven, terwijl we aan de vooravond staan van een vervoers- én transport revolutie staan is waanzin

Bronnen:

[https://issuu.com/gemeenteamsterdam/docs/amsterdamse thermometer bereikbaar](https://issuu.com/gemeenteamsterdam/docs/amsterdamse_thermometer_bereikbaar)

<https://zelfrijdendeauto.com/gedeelde-en-zelfrijdende-autos-impact-op-vastgoed-en-gebiedsontwikkeling/>

<http://www.drivesweden.net/en>

<http://www.techworld.com/personal-tech/huge-impact-driverless-cars-will-have-on-parking-urban-landscapes-3637704/>

<http://www.motherjones.com/environment/2016/01/future-parking-self-driving-cars>

<http://www.parool.nl/opinie/-weg-met-parkeerplaatsen-stad-met-chauffeurloze-auto-s-is-de-toekomst~a4222662/>

<https://zelfrijdendeauto.com/wat-kost-een-abonnement-op-een-zelfrijdende-auto/>

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Amsterdam

Gemeente
Amsterdam
19 MEI 2017

Ontvangen

Gemeenteraad Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 15 mei 2017

Betreft: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix van 5 april 2017

Geachte mevrouw, mijnheer,

Hierbij ontvangt u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Singelgracht Marnix. Overigens onderschrijven wij volledig de bezwaren en de kritiek die zowel door de Stichting Vrienden Van de Singelgracht als door de Stichting SingelgrachtWacht naar voren gebracht worden.

Onze bezwaren betreffen de volgende punten en betreffen steeds een ernstige aantasting van ons woongenot, onze gezondheid en onze financiële zekerheid.

1. Toename autoverkeer

Zoals uit het verkeersonderzoek¹ blijkt zal het verkeer op de Nassaukade toenemen.

Het huidige profiel van het kruispunt Nassaukade en de Tweede Hugo de Grootstraat is volgens de capaciteitsberekening zeer waarschijnlijk onvoldoende om het verkeer, zeker tijdens avond spits, te verwerken. Geadviseerd wordt een rechtsaf-vak aan te leggen van de Nassaukade naar de 2^e Hugo de Grootstraat.

Ook met de huidige inrichting van het kruispunt ontstaan nu al regelmatig files. De geringste verstoring van de doorstroming van het verkeer op de Frederik Hendrikstraat veroorzaakt nu al een "verkeersinfarct" op de Nassaukade. (Eén bierfiets is voldoende.)

Niet aangetoond wordt dat het aanleggen van een rechtsaf-vak zal een voldoende oplossing zal bieden. Al helemaal is niet duidelijk is welke maatregelen er zullen worden genomen als ook de aanleg van een rechtsaf-vak geen oplossing zal blijken te zijn.

In de berekeningen geen rekening gehouden met extra verkeer doordat bewoners eerst gaan zoeken of parkeren buiten de garage mogelijk is en/of voor het afleveren van bagage/boodschappen/passagiers enz.

Daarnaast wordt geen rekening gehouden met de gevolgen van het zogenoemde "dubbel gebruik". Dit houdt in dat voor elke bewoner die de garage verlaat een bezoeker zou kunnen

¹ Zie Bijlage 1 Verkeersonderzoek actualisatie Singelgracht van het ontwerp bestemmingsplan.

parkeren. Op geen enkele wijze wordt in het ontwerp bestemmingsplan gegarandeerd dat het aantal parkeerplekken dat door bezoekers wordt ingenomen niet boven de afgesproken 20% komt.

In theorie is het dus mogelijk dat alle 815 plaatsen kunnen worden ingenomen door bezoekers.

Ook is geen rekening gehouden met het toenemend autoverkeer door het grote aantal pakketbezorgers dat dagelijks op de Nassaukade pakjes komt afleveren.

En al helemaal is geen rekening gehouden met het grote aantal leveranciers dat elke ochtend het op de hoek van de Nassaukade en de 2^e Hugo de Grootstraat gevestigde horecabedrijf komt bevoorraden. Op dit moment wordt veelvuldig van de stoep gebruikt gemaakt. Door de aanleg van het rechtsaf-vak zal de stoep grotendeels verdwijnen en blijft er geen mogelijkheid om zonder het kruispunt te blokkeren nog spullen af te leveren.

Voor het berekenen van de verkeerstoename is alleen gebruik gemaakt van een gedateerde schatting van het aantal auto's dat tijdens de ochtendspits de garage verlaat en tijdens de avondspits rechtstreeks naar de garage terugkeert. Op deze wijze lijkt naar een gewenste uitkomst te zijn toegewerkt mede door het gebruik van een ander (lees voor de uitkomst gunstiger) verkeersmodel.

Bovenstaand levert een veel ernstigere toename van het verkeer op dan waar rekening mee is gehouden. Er wordt niet aangetoond dat de geplande herprofilering een voldoende oplossing is voor de verkeerstoename. Ook niet als het eenrichtingsverkeer op het Frederik Hendrik plantsoen weer wordt opgeheven.

2. Toename luchtverontreiniging

Het extra verkeer zal extra luchtverontreiniging veroorzaken in één van de meeste vervuilde straten van Amsterdam (Tweede Hugo de Grootstraat)

Doordat de lucht uit de parkeergarage ongefilterd wordt uitgeblazen neemt de luchtverontreiniging juist op de hoek Nassaukade/ Tweede Hugo de Grootstraat nog extra toe. Bij bepaalde windrichtingen wordt het plantsoen vrijwel onbruikbaar voor recreatieve doeleinden.

De waarden voor fijnstof, stikstofdioxide en benzeen blijven dan nu nog wel onder de nu geldende normen. Te verwachten is dat de normen zullen worden bijgesteld. Onduidelijk is welke maatregelen er genomen kunnen worden als de normen niet (meer) gehaald worden en/of het aantal auto's dat in- en uitrijdt per dag veel hoger zal blijken te zijn doordat bijvoorbeeld de garage voornamelijk door bezoekers zal worden gebruikt. M.a.w. ons inziens is alleen de meest gunstige variant doorgerekend, terwijl er steeds van een worst-case scenario wordt gesproken.

Er is geen rekening gehouden met het "dubbel gebruik", de algehele toename van het verkeer in Amsterdam enz. enz. (Zie "Toename autoverkeer" hierboven.

Steeds is toegezegd dat de luchtkwaliteit op de Nassaukade niet zou verslechteren uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de luchtkwaliteit wel degelijk verslechterd.

De snelheid waarmee de ongefilterde lucht over het water wordt uitgeblazen (18 km per

uur). Naast de luchtverontreiniging waarmee de passagiers van passerende boten worden geconfronteerd kan dit ons inziens ook tot gevaarlijke situaties leiden.

Het geplande rechtsaf-vak wordt vermoedelijk meer dan 40 meter lang. Door dit rechtsaf-vak wordt autoverkeer over een grote lengte dicht bij de huizen gebracht waardoor extra gezondheidsrisico's ontstaan.

De toename van de luchtverontreiniging vormt ons inzien een ernstige bedreiging van onze gezondheid.

Daarnaast moeten voor het rechtsaf-vak extra parkeerplaatsen op de Nassaukade worden opgeheven.

3. Vernieling historisch aanzicht Nassaukade, Marnixkade en Tweede Marnixplantsoen/uitzicht.

Voor de ontluchting van de parkeergarage wordt het Tweede Marnix over meer dan 40 meter open gegraven om ontluchting mogelijk te maken. Mogelijk komt deze ontluchting 1 meter boven het maaiveld uit. Daarnaast worden twee entrees (minder validen en voetgangers) in of nabij het plantsoen gepland.

Hierbij wordt het historisch aanzicht van het plantsoen geweld aangedaan.

Doordat er fietsenrekken bij de vele entrees komen, kiosken op de Nassaukade zijn toegestaan wordt het uitzicht op het water geblokkeerd.

Daarnaast moeten er in de voorlopige planning voor de bouwtoegang 2 grote bomen op de hoek Nassaukade/ Tweede Hugo de Grootstraat worden gekapt.

Door al deze maatregelen wordt ons uitzicht ernstig aangetast.

4. Toename geluidsoverlast.

Door het extra verkeer ontstaat extra geluidsoverlast ontstaan. Tevens wordt niet aangetoond dat het geluid van de ontluchting ook 's nachts tegen het omgevingsgeluid zal wegvallen.

5. Waardevermindering panden.

Zeker tijdens de bouw zullen door de overlast de panden niet of nauwelijks verkoopbaar zijn of tegen een sterk gereduceerde prijs. Dit schaadt onze financiële zekerheid. Ook na voltooiing van de bouw zullen de door de toename van het autoverkeer, de toename van de luchtverontreiniging en de aantasting van het uitzicht onze panden minder waard blijken te zijn.

6. Overige opmerkingen.

Het "probleem" (geparkeerde auto's in de openbare ruimte) is onvoldoende aangetoond en niet met actuele onderzoeken onderbouwd. Veel bewoners ervaren het probleem überhaupt niet. Er lijkt slechts sprake te zijn van een politiek standpunt.

Sinds het begin van de planvorming is het autogebruik sterk gewijzigd en lopen de wachtlijsten voor een parkeerplaats sterk terug of zijn zelfs opgelost. De noodzaak van de bouw is niet opnieuw getoetst.

De "oplossing" (het bouwen van een parkeergarage) is door de bewoners van Westerpark in een referendum afgewezen.

Op geen enkele wijze is aangetoond dat het gestelde doel "verbeteren van de openbare ruimte ten behoeve van de bewoners" niet op een andere wijze gerealiseerd zou kunnen worden. Aangezien er geen maatregelen zijn genomen het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers te beperken zal het er wel op uitdraaien dat er een grote toestroom van bezoekers ontstaat en dat de vrij gekomen openbare ruimte ingenomen zal worden door terrassen, kiosken, kolonnes segways, bierfietsen en andere toeristische ongein. Geen bewoner zit hier op te wachten. Wat op papier bedoeld is voor de bewoners zal uitdraaien op een nog grotere toestroom van toeristen. De vraag rijst wat "verbetering van de openbare ruimte ten behoeve van bewoners" dan nog inhoudt.

Materiële en immateriële kosten (o.a. jarenlange verstoring van het woongenot) van het bouwen van de parkeergarage staan in geen verhouding tot het veronderstelde probleem. In geen van de bijlagen is te vinden welk onderzoek er is gedaan naar alternatieve oplossingen waarbij de belangrijkste bezwaren (toename autoverkeer, toename luchtverontreiniging en het kappen van bomen) opgeheven zouden kunnen worden. Onvoldoende wordt dus aangetoond dat de parkeergarage in de Singelgracht de enige oplossing is voor het (vermeende) probleem.

De geplande "wandelboulevard" en de ingang van de garage ter hoogte van de 1^e Hugo de Grootstraat zijn alleen veilig bereikbaar als je bereid bent een flink stuk om te lopen. In de praktijk zal dit tot onveilige situaties en ongelukken op de Nassaukade leiden². Overigens zal mede door de geplande fietsparkeer-plekken bij de garagetoegangen en het verwijderen van de fietsenrekken op de hoek Nassaukade en de 2^e Hugo de Grootstraat voor het rechtsaf-vak de "wandelboulevard" verworden tot een wel zeer kostbare fietsen- en scooterstalling.

Opheffen parkeer plaatsen.

Bij de vele bijeenkomsten over de geplande garage is steeds gezegd dat er tijdens de bouw niet op voorhand parkeerplaatsen zouden worden opgeheven. Ondertussen zijn al 172 parkeerplaatsen opgeheven (voornamelijk in de Jordaan) zonder dat dat in Frederik Hendrik buurt op niet marktdagen ook maar tot enige verhoging van de parkeerdruk heeft geleid. Het lijkt een geregisseerde poging de parkeerdruk in de Jordaan te verhogen zodat de bewoners voorstander van de bouw de parkeergarage worden. De bewoners van de Jordaan hebben tenslotte het minst last van de bouw.

In het nog geldende BLVC kader staat dat als tijdens de bouw 150 plaatsen zullen worden opgeheven zonder dat er compensatie in de buurt noodzakelijk is.

Dit is ten eerste tegen de toezeggingen en ten tweede toont dit aan dat de bouw van een parkeergarage overbodig is om de openbare ruimte te kunnen verbeteren. Zeker als de 172 reeds opgeheven parkeerplaatsen hier nog eens bij op worden geteld.

7. En dan nog dit.

Tijdens de vele jaren dat de discussie over de parkeergarage nu loopt is een grote stoet

² De grap gaat al dat de beste manier om de "wandelboulevard" veilig te bereiken is om per auto naar de parkeergarage te gaan en de uitgang 1^e Hugostraat te kiezen.

steeds wisselende portefeuillehouders, wethouders, project-, omgevings-, contract-managers, communicatiemedewerkers enz. enz. langs getrokken die steeds opnieuw niet op de hoogte bleken te zijn van vele met de bewoners gemaakte afspraken.

Er zijn toezeggingen gedaan over de afstand die bijvoorbeeld bij het slaan van damwanden moet worden gehouden tot het hart van de bomen (6,5 meter aan de kant van de Nassaukade en 5,5 meter aan de kant van de Marnixkade). De Singelgracht is 32 meter breed. De smalle variant van de parkeergarage wordt tenminste 24 meter breed. Het zal duidelijk zijn dat hier een probleem ligt.

De gekozen wijze van aanbesteden (Design & Build) levert op dat de aannemer nogal wat ruimte krijgt "eigen" oplossingen te kiezen. De kans is derhalve groot dat de aannemer uiteindelijk eventuele boeteclausules incalculeert en voor lief neemt.

Het BLVC-kader moet nog opnieuw worden vastgesteld. Over de afhandeling van schade die ongetwijfeld ontstaat is nog te weinig bekend.

Recente ervaringen met de bouw van garage in de Boerenwetering tonen aan dat ondanks alle toezeggingen en maatregelen het onmogelijk blijkt dergelijke projecten uit te voeren zonder grote schade aan bomen en panden.

Bewoners bezitten steeds minder auto's en maken steeds meer gebruik van autodelen e.d., de gemeente streeft naar het terugdringen van het autoverkeer in de stad en stimuleert het gebruik van elektrische auto's, in de structuurnota 2040 wordt zelfs overwogen de auto's van bezoekers binnen de ring te weren. Het komt dan op zijn minst merkwaardig over om dan ergens rond 2025 een parkeergarage op te leveren die geschikt is voor 815 benzine en diesel auto's en die voornamelijk door bezoekers zal worden gebruikt.

De kosten van de bouw van de garage alleen al worden nu reeds op € 90 miljoen geschat. Inclusief de voorbereidingskosten, de kosten van de uiteindelijke herinrichting van de openbare ruimte, de schadeafhandeling, de tegenvallers enz. enz. zullen de kosten in het totaal nog veel hoger worden. De garage zal dan ook niet rendabel kunnen worden geëxploiteerd. De rendementen en bezettingsgraad van de bestaande parkeergarages voorspellen op dat punt ook niet veel goeds. Te vrezen valt dus opnieuw voor een verdere (exponentiële) verhoging van de parkeertarieven voor bewoners, bezuinigingen op het onderhoud en de veiligheid in de garage enz.

Gezien het bovenstaande concluderen wij dat:

- de kosten, de risico's en de overlast van de bouw in geen verhouding staan tot het veronderstelde probleem;
- dat er door alle neveneffecten van de bouw ook geen sprake is van een "maatschappelijke rendement"
- de gekozen "oplossing" onevenredig grote schade toebrengt aan ons woongenot, onze gezondheid, onze financiële zekerheid en aan het historisch aanzicht van de Nassaukade;

- geen of te weinig onderzoek gedaan is naar de huidige parkeerdruk, de verkeersintensiteit en naar alternatieve oplossingen;
- wij er op dit moment onvoldoende vertrouwen in hebben dat de Gemeente Amsterdam zich aan de met de bewoners gemaakte afspraken zal houden, onvoldoende zicht hebben op de wijze waarop zoveel mogelijk overlast zal worden voorkomen en onvoldoende zekerheid hebben over de wijze waarop schade zal worden vastgesteld en afgehandeld;
- daarnaast blijven wij van mening dat, zoals aangegeven in onze zienswijze n.a.v. het eerste ontwerp bestemmingsplan, tijdens de planvorming vele democratische regels zijn geschonden.

Wij protesteren daarom ernstig tegen de voorgenomen bouw van de parkeergarage Singelgracht Marnix.

Bewoners maken steeds meer gebruik van autodelen en andere vormen van gemeenschappelijk autogebruik. Indien daarnaast ook het voorgenomen parkeren op afstand voor bezoekers wordt ingevoerd lost het probleem van te veel zichtbaar geparkeerde auto's zich vanzelf op. Wij zijn bereid het jaarlijks (tot 2023) opheffen van 50 parkeerplekken te accepteren zonder dat deze gecompenseerd worden met de bouw van de parkeergarage. Naast een enorme besparing levert dat o.a. ook op dat onmiddellijk met de herinrichting van de openbare kan worden begonnen.³

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

³ De herprofilering van een deel van de Van Oldenbarneveltstraat is onlangs al gestart. Overigens met het omzagen van vrijwel alle bomen.

18-05-2017

Amsterdam, Johan Huizingalaan 761



AMS-1-BRENG-6

ASDC-PBSN

1000CT2758

29

**Gemeenteraad Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam**

■■■■■
■■■■■
■■■■■ Amsterdam

Gemeente
Amsterdam
19 MEI 2017

Amsterdam, 16 mei 2017

Ontvangen

De directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Betreft: zienswijze Singelgrachtgarage - NL.IMRO.0363.E1601BPGST-OW02

Geachte gemeenteraad,

Graag zou ik met deze brief willen reageren op het ontwerpbestemmingsplan voor de Singelgrachtgarage. In 2014 hebben ruim 70 bewoners van de buurt rond het plangebied een bezwaar/zienswijze ingediend, waar blijkens uw schrijven d.d. 17 november 2014 nooit antwoord is gekomen, omdat de procedure werd aangehouden. Wat mij betreft blijf ik bij de inhoud van deze door mij ingediende zienswijze en zou ik graag alsnog antwoord ontvangen op de verschillende door mij aangestipte punten, onderwerpen en vragen.

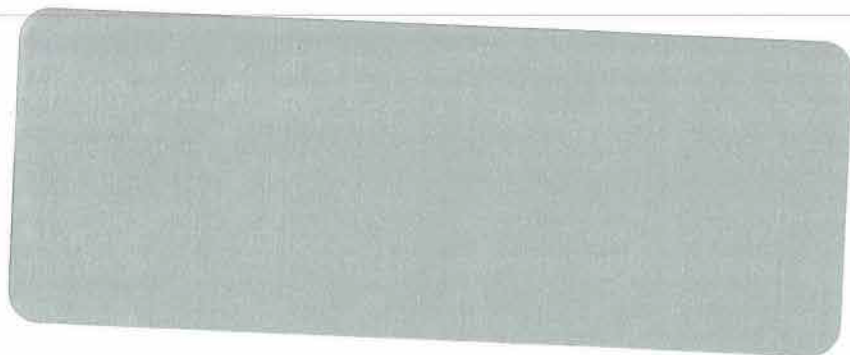
Graag zou ik daar nog een punt aan toevoegen en dat betreft de brandveiligheid van de garage. In het plan wordt gesproken over een garage voor 800 auto's. Gesteld dat het aandeel elektrische auto's de komende tien jaar zal stijgen naar 20% is het noodzakelijk te kijken naar de specifieke veiligheidsrisico's die samenhangen met het gebruik van elektrische auto's. Deskundigen spreken zich er toch regelmatig over uit dat het blussen van een auto met een accubrand grote veiligheidsrisico's met zich meebrengt. De techniek hiervoor is nog niet toereikend. Accu- en metaalbranden gaan gepaard met veel hogere temperaturen, er bestaat een risico op ontploffing van accu's zeker als er meerdere elektrische auto's naast elkaar geparkeerd staan, en er bestaat risico van een kettingreactie. Reguliere blusmethoden als poederblussen en blussen met water volstaan niet, sterker nog zijn zeer gevaarlijk. Het kan leiden tot extreme gasvorming, explosies en een kettingreactie. Voor alle duidelijkheid voeg ik twee links toe waar de risico's in kaart zijn gebracht.

<http://www.wagner-nl.com/brancheoplossingen/lithium-ion-batterijen/>
<http://www.verbrandingsmotor.nl/moderne-li-ionbatterij-vraagt-om-alternatieve-blusmethode/4777>

Met klem wil ik u verzoeken rekening te houden met bovenstaande ontwikkelingen en een groter wordend risico voor de verkeersveiligheid, maar ook een toenemend risico voor omwonenden die zich op korte afstand van de parkeergarage en de ontluchtingen van de garage bevinden. Er bestaat momenteel geen afdoende blusmethode!

Graag uw reactie,

■■■■■
■■■■■
■■■■■



A11CC #ASDCXDX#DD#DDDD#





Verslaglegging mondelinge zienswijze

Adressant Rederij E-boats
Verslaglegger Dafne Struijk, Ruimte & Duurzaamheid, 06 8364 3302, d.struijk@amsterdam.nl
Datum 30 juni 2017 – telefonisch (17:45 tot ongeveer 18:06 uur).
Verzoek tot indienen van mondelinge zienswijze is binnen de termijn van terinzagelegging gedaan/ontvangen.
Besluit Ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

Uitleg van procedure

- Er vindt geen woordelijke verslaglegging plaats.
- Het gesprek ter verslaglegging van de mondelinge zienswijze is beperkt qua tijd en bedraagt doorgaans ongeveer 15 minuten.

Reden voor indienen mondelinge zienswijze in plaats van indienen schriftelijke zienswijze

Vanwege gevoeligheid van situatie in relatie financiële belangen die aanwezig zijn.

Bezwaren tegen Singelgrachtgarage Marnix

- Adressant snapt niet dat er parkeerplekken komen voor 800 bezoekers die je richting Centrum trekt.
- Liever niemand in de Jordaan wil parkeerplaatsen opheffen en dus deze voorzien niet in een behoefte. Hier willen de mensen dat het schoon blijft (voor wat betreft R&B) en willen geen grote ontwikkelingen zoals de parkeergarage.
- Momenteel staan er garages leeg in Amsterdam en daarom is dit een prestige project dat er doorgedrukt moet worden.
- Er wordt geen rekening gehouden met of nagedacht over de effecten van de toekomstige ontwikkelingen zoals zelfrijdende auto's en/of elektrische auto's want energievoorzieningen ten behoeve van het opladen van 800 elektrische auto's ontbreekt maar is bovendien ook brandonveilig.
- Voor welk probleem is dit nu een dure oplossing? Dit project kost onnodig veel tijd en geld.
- De bouw van de garage gaat veel overlast opleveren en ook veel langer duren dan is gedacht net als de Boerenweteringgarage. Door de bouw wordt een vaarweg geblokkeerd voor meerdere jaren terwijl de Singelgracht en Prinsengracht eenrichtingsverkeer zijn en dus er moet heel erg worden omgevaan en daarnaast is de Keizersgracht opvaren ook problematisch vanwege de brug Utrechtsestraat en de Herengracht is al te druk bevaren. Kortom er is geen afstemming op het water wanneer de bouw gaat komen.
- Ruimte voor elektrische boten en behoud ligplaatsen.
- Compenseer de elektrische vaarders.

- De projectmanager wil niet met ondernemers in gesprek om persoonlijke redenen.
- Nu is er toch gekozen voor een brede variant van de garage en deze is niet acceptabel omdat deze ten koste gaat van bomen.
- De gemeente zegt met één mond te praten maar de Gemeenteraad, een bestuurscommissie of een projectbureau zeggen allemaal iets anders en doen hun eigen projecten wat verwarrend is voor burgers en ondernemers die niet weten waar ze aan toe zijn want er is geen visie.

Uitleg vervolgprocedure

- Adressant krijgt na de opname van de mondelinge zienswijze één keer de mogelijkheid om de concept verslaglegging te controleren en zo nodig te corrigeren c.q. aan te vullen. Hierbij is het gebruikelijk dat indien een reactie op het concept verslag wenselijk wordt geacht deze binnen een werkdag wordt gegeven ten behoeve van een soepele procesgang. Daarna vindt ondertekening plaats door de adressant en de verslaglegger. Een kopie hiervan wordt aan de adressant verstrekt. Deze wordt toegevoegd aan de ingebrachte zienswijzen en de besluitvorming inzake het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix.
- Adressanten worden schriftelijk geïnformeerd wanneer besluitvorming over het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix in de Gemeenteraad en voorafgaand de raadscommissie RO gaat plaatsvinden.

Aldus vastgelegd te Amsterdam d.d. 30 juni 2016 en gecorrigeerd op verzoek d.d. 5 juli 2017



handtekening verslaglegger
Dafne Struijk
Ruimte & Duurzaamheid
gemeente Amsterdam