

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

VRIENDEN 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

Stadsdeel West,
Afdeling Ruimtelijke ordening en grondzaken
Postbus 57239, 1040 BC

Betreft: *zienswijze ontwerp bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix van 11 februari 2014*

Geachte mevrouw, mijnheer,

Namens de Stichting Vrienden van de Singelgracht, gevestigd te Amsterdam en namens de omwonenden, vermeld op bijlage 1 bij deze zienswijze, die allen de Stichting daartoe schriftelijk hebben gemachtigd, wordt hierbij een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix dat tot en met 2 april 2014 ter inzage ligt. Al het navolgende zal steeds zowel namens de Stichting als namens die omwonenden naar voren worden gebracht.

Overigens onderschrijft de Stichting Vrienden Van de Singelgracht volledig de bezwaren en kritiek die in de zienswijze van de Stichting SingelgrachtWacht naar voren gebracht worden.

1. Algemeen belang en goede ruimtelijke ordening

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om een parkeergarage te bouwen met een capaciteit van 800 auto's. De parkeergarage ligt in woongebied in het Centrum van de stad en heeft vele effecten op de leefomgeving en het woon- en leefmilieu. De luchtkwaliteit gaat achteruit en daarmee de gezondheid van omwonenden; de verkeersveiligheid gaat achteruit; de natuur, waaronder een uniek stadslandschap, monumentale bomen en twee historische plantsoenen, mag worden aangetast voor dit plan; er is sprake van toename van geluidhinder en schade door bouw- en graafwerkzaamheden is niet uitgesloten.

Tegenover deze niet geringe aantasting van het woon- en leefmilieu staat een niet nader uitgewerkt belang van het stadsdeel om parkeren op straat te verminderen. Dat belang weegt naar het oordeel van de Stichting en omwonenden niet op tegen de totale aantasting van het woon- en leefmilieu die het gevolg is van het plan, maar ook niet tegen de verschillende op zichzelf staande specifieke belangen zoals het belang van een gezonde leefomgeving, natuur, schoon water, verkeersveiligheid en dergelijke. Het is bovendien nog steeds onduidelijk in hoeverre de parkeergarage daadwerkelijk zal leiden tot realisatie van de door het stadsdeel beoogde doelen.

Op grond van alle in het geding zijnde belangen dient de deelraad naar het oordeel van de Stichting en omwonenden daarom alsnog af te zien van het plan. Op basis van het

ontwerpbestemmingsplan is de conclusie dat onvoldoende is onderbouwd en inzichtelijk gemaakt waarom het belang dat gediend zou zijn met een parkeergarage op deze plaats, zwaarder zou wegen dan de belangen die door het plan worden aangetast. Het ontwerpbestemmingsplan is dan ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel zoals neergelegd in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en met het motiveringsbeginsel uit artikel 3:46 van de Awb en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

2. Bouw parkeergarage in strijd met relevante nota's

In het ontwerp bestemmingsplan refereert u met name op pagina 28 aan de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgracht, vastgesteld door de Raad van Centrale stad op 19 november 2003.

In de huis aan huis verspreide folder Inspraak Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone stelt u dat *'de Gemeente Amsterdam op de lange termijn de profielen van de Singelgrachtzone uniform wil inrichten. DRO heeft daarvoor de ruimtelijke voorwaarden opgesteld in samenwerking met de stadsdelen Oost-Watergraafsmeer, Oud-Zuid, Oud West, Centrum, Westerpark en de dienst Binnenstad. Dit heeft geresulteerd in de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone, waaraan de bestuurders van de betrokken stadsdelen bij verdere ontwikkeling gebonden zijn'*.

Uitgangspunt van deze Nota is een kwaliteitsimpuls voor de Singelgrachtzone. Op de overgang van binnenstad naar de 19^e-eeuwse gordel zou rust en ruimte teruggewonnen worden op het verdichte en drukke stedelijk weefsel. De promenade langs het water gaat die ruimte bieden¹. In deze hieronder genoemde nota 's wordt gesproken van de 'parels', bijzondere plekken in de Singelgrachtzone die volgens algemene randvoorwaarden via maatwerk mooier gemaakt moeten worden. Een zo'n parel die expliciet genoemd wordt in de Nota is het Frederik Hendrikplantsoen. Een kernpunt van de Nota's is tevens het zicht op het water terug te winnen.

"De promenade langs het water is een cruciale ruimtelijke schakel tussen de binnenstad en de 19e-eeuwse gordel en vraagt om een specifieke behandeling. De Singelgrachtzone is de belangrijkste 'vide' in het dichtbebouwde gedeelte van Amsterdam ten zuiden van het IJ en binnen de Ringweg. De kwaliteitsverbetering en vergroten van de herkenbaarheid van de zone zijn voor de hele stad van belang."(..) "De dubbele (soms driedubbele) rij platanen vormt een beeldbepalend en markant onderdeel van de Singelgracht. (pagina 11 NRVS 2003)

Ontsluiting Buitenring en Nota

U stelt op pagina 28 van het ontwerp bestemmingsplan dat *'in de Nota wordt uitgegaan van de bouw van een aantal parkeergarages in de Singelgrachtzone. Daarbij is uitgangspunt dat de ontsluiting van het autoverkeer aan de buitenring moet worden gerealiseerd'*.

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 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.

¹ Hester Maij, wethouder van openbare ruimte in het voorwoord van NvU 2003, **een uitwerking van de Nota Uitgangspunten Singelgrachtzone van 1997** van landschapsarchitect Santen en Co. Deze laatste nota is weer een uitwerking van **Het collier van Amsterdam van, Tussen Structuur en bestemmingsplan**, de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS), 1989.

Dat is ook niet nodig, aangezien uit verkenningen blijkt dat er alternatieven zijn. Aan de **binnenstadszijde** van de Singelgrachtzone zijn ook mogelijkheden²

Entreehuisjes en Nota

Als het gaat over de inpassing van entreehuisjes stelt u dat voetgangersvoorzieningen niet mogen worden gebouwd in het Tweede Marnixplantsoen. (pag. 28 voorontwerp bestemmingsplan)

Deze zin staat inderdaad in de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone Het ontwerpplan noemt niet de andere plekken waar geen voetgangersentrees mogen staan volgens diezelfde Nota: *'Het huidige water, de Promenade, het trottoir van de buitenring'* (pagina 27 Nota).

Bij de positionering van de entreehuisjes citeert u opnieuw de Nota. *'Er moet rekening gehouden worden met zichtlijnen, vooral bij zijstraten en bruggen.'*

Het is dan ook onbegrijpelijk dat vier van de entreehuisjes volgens bijlage 14³ bij het ontwerp bestemmingsplan komen te staan in de zichtlijnen van het Van Oldenbarneveldtplein, Eerste Hugo de Grootstraat, Nieuwe Tuinstraat en bij de Zaagpoortbrug aan de Nassaukade (met lift). Deze laatste plek belemmert tevens het uitzicht op het rijdende verkeer op en via deze brug. Daarmee wordt de verkeersonveiligheid op dit gevaarlijke kruispunt nog groter.

Daarnaast belemmeren deze entreehuisjes *het vrije uitzicht op het water* en zijn een obstakel op de 'royaal gedimensioneerde wandelpromenade'. Ook dat spoot niet met de uitgangspunten Nota Ruimtelijke Voorwaarden Singelgrachtzone.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt wederom uit de Nota geciteerd: 'Bij plaatsing van voetgangersentrees langs of op de promenade krijgt de promenade meer betekenis'.

Het ontwerpplan vermeldt niet de daaraan voorafgaande zin: *'In het kader van Beschermd Stadsgezicht dient bekeken te worden of lifthokjes op het maaiveld überhaupt wel mogelijk zijn'*.

Volgens het bomenonderzoek uit bijlage 17 bij het ontwerp bestemmingsplan 'zijn vanwege de entreehuisjes zes bomen niet te behouden als deze op de kade geplaatst worden'⁴.

In- en uitgang Frederik Hendrikplantsoen

Ventilatievoorziening in het Tweede Marnixplantsoen

Het Frederik Hendrikplantsoen ligt tussen stadsdeel Centrum en West in een dicht bebouwd stedelijk gebied met weinig groenvoorzieningen. Het plantsoen maakt onderdeel uit van de belangrijke stedenbouwkundige Singelgrachtzone en in de visie op de Singelgracht kan het beschouwd worden als 'parel'.⁵

In plaats van deze parels op te poetsen⁶, en de functie te laten houden van wijkgroen in de directe omgeving, van een belangrijke plek voor spelende jongeren, van een groene oase en ontmoetings- en zonneplek voor bewoners, worden zij in ernstige mate aangetast door plaatsing van de enige in- en uitrit van de parkeergarage in het Frederik Hendrikplantsoen en de ventilatievoorziening in het historische Tweede Marnixplantsoen.

² Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone (NRVS) 2003 pagina 28.

³ Bijlage 14, Singelgrachtgarage Marnix Analyse, visie en criteria op de inpassing van de voetgangersentrees en ventilatievoorziening.

⁴ Bijlage 17 aanvullend bomenonderzoek Singelgrachtgarage 4 februari 2014, T. van de Wiel en B. Stoffels, pagina 3.

⁵ Structuurplan voor Groen in West, 2012 pagina 25. De omschrijving van het parkje als 'parel' komt uit de nota Uitgangspunten Singelgrachtzone 1997 en de nota Ruimtelijke randvoorwaarden Singelgracht 2003.

⁶ Nota van Uitgangspunten Singelgracht 1997 en Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone 2003.

Door dit voorstel verliest een groot stuk van het zuidelijke deel van het Frederik Hendrikplantsoen de hierboven beschreven functie en moeten er beeldbepalende bomen in en langs het park gekapt worden.⁷

Bovendien zijn er zeven platanen langs de Nassaukade, tussen de rijbaan en het Frederik Hendrikplantsoen, de nummers 93 en 95 tot en met 100, als monumentaal aangemerkt'.⁸ Voor de vier monumentale iepen langs de Nassaukade zijn er eveneens ingrijpende gevolgen. 'Deze bomen staan dicht op de kade en staan scheef over het water. Om het ontwerp mogelijk te maken moeten deze bomen zwaar gesnoeid worden; dit heet kandelaberen'.

Ook het Tweede Marnixplantsoen wordt door de plaatsing van een 50 meter brede uitblaasconstructie in het talud van dit historische parkje - met de mogelijkheid van uitloop 1 meter boven het maaiveld- en de plaatsing van een entreehuisje met lift, aangetast in zijn natuurlijke schoonheid en daardoor in de gebruikswaarde door bewoners.

Conclusie:

Dit ontwerp bestemmingsplan dat de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix mogelijk moet maken, is niet in overeenstemming met de doelstellingen en uitgangspunten van de Nota Uitgangspunten Singelgrachtzone en de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone, ook al betoogt u herhaaldelijk dat dit wel zo is.

De Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone bevat strikte beleidsintenties die ook door de stadsdelen West en Centrum zijn ondertekend en bij de inrichting van de Singelzone in acht genomen dienen te worden.

Volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 van 2011 is het Frederik Hendrikplantsoen aangemerkt als Stadspark en maakt deel uit van de Hoofd Groenstructuur.

In dat kader heeft u een zogenaamd TAC advies gevraagd en wel 9 januari 2012⁹.

In deze aanvraag is te lezen dat de Nota Ruimtelijke Voorwaarden Singelgrachtzone **PER ABUIS** niet is verwerkt in de Structuurvisie 2040, waardoor de Singelgrachtzone als groenstructuur element ontbreekt.

De Stichting en de omwonenden stellen zich op het standpunt dat stadsdeel Centrum en West in de besluitvorming van de bouw van de Singelgracht de effecten op en de aantasting van de Singelgrachtzone ten onrechte minder zwaar hebben laten meewegen dan enkel het verplaatsen van auto's in het water tussen Zaagpoort- Raampoort.

De consequentie van deze afweging is dat de openbare ruimte in dit stuk Singelgrachtzone per saldo juist geen kwaliteitsimpuls krijgt en juist niet meer groen voor spelende kinderen oplevert. De conclusie is dan ook dat het ontwerpplan wegens strijd met het eigen beleid van het stadsdeel niet dient te worden vastgesteld en dat van het plan dient te worden afgezien.

3. Aantasting van de groenvoorziening

Voor wat betreft de Hoofdgroenstructuur is het ontwerpplan niet alleen in strijd met het daarin vastgelegde beleid, bovendien heeft de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) advies gegeven op basis van een verkeerde voorstelling van zaken als het gaat om de inpassing van de garage en de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen (bijlage 4 bij de toelichting op het ontwerpplan). Bij de aanvraag van dit advies was niet verwerkt de toelichting op het kredietbesluit van 17 juli 2012, waaruit bleek dat er aanzienlijk meer bomen in het park en langs de Singelgracht zouden sneuvelen dan was aangegeven waaronder

⁷ Toelichting Kredietbesluit 17 juli 2012 met tekeningen van kap bomen. Idem: Bijlage 17 aanvullend bomenonderzoek Singelgrachtgarage 4 februari 2014, T. van de Wiel en B. Stoffels.

⁸ Pagina 9 van bijlage 17 aanvullend bomenonderzoek Singelgrachtgarage 4 februari 2014..

⁹ Verzoek preadvies TAC, bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, Ronald de Graaf/Anne Wellecommé, 9 januari 2012.

bomen met een stamdoorsnede van circa 85 cm en die gezien de verschijningsvorm en standplaats zeer markant en om deze reden zeer behoudenswaardig zijn¹⁰.

De Stichting en omwonenden zijn daarom van oordeel dat de inrichting van de Singelgrachtzone en de bouw van de parkeergarage in dit gebied vraagt om een zorgvuldige afweging van conflicterende functies en belangen.

Vanwege de eenzijdige nadruk op 'het blik van de straat' en daarmee op de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix en de verwaarlozing van de gevolgen voor de historische en natuurwaarde van de bomen, de plantsoenen, de groene ruggengraat (dubbele bomenrij) van de Singelgracht. Ook doet de realisatie van de garage afbreuk aan de gebruiks- en belevingswaarde van het groen.

De Stichting en omwonenden zijn van mening dat het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix niet inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur /Structuurvisie 2040.

Ook om die reden moet het bestemmingsplan gewijzigd dan wel ingetrokken worden.

4. MER

Onvoldoende is onderbouwd waarom een *beperkte* vormvrije MER beoordeling heeft plaatsgevonden (pagina 43 ontwerp Bestemmingsplan).

- Geen rekening is immers gehouden met de enorme maatschappelijke weerstad tegen de bouw van de Singelgrachtgarage in het voormalige stadsdeel Westerpark en Noord Jordaan
- Niet onderbouwd is de stelling dat deze garage geen verkeersaantrekkende werking heeft.
- Onvoldoende is onderzoek gedaan naar de emissies ten gevolge van extra verkeer.
- Onvoldoende is onderzoek gedaan naar extra geluidsoverlast door extra verkeer in de Frederik Hendrik- en Nassaukadebuurt.
- Niet is aangetoond dat het geluid van de uitblaasconstructie in het Tweede Marnixplantsoen 's nachts aanvaardbaar is vanwege het wegvallen van omgevingsgeluid.
- Zowel de informatie over de visie op de Singelgrachtzone als de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone heeft de Vrienden Van de Singelgracht vanaf 2009 ingebracht.

Door gebrek aan een collectief geheugen is deze informatie niet in de voorbereidingsprocedure van het besluit tot de bouw van de garage beschikbaar gesteld aan en meegewogen door de raden van stadsdeel West en Centrum. Daardoor is onvoldoende meegewogen de cultuur historische waarde van dit stadslandschap.

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling hebben de besturen van stadsdeel West en Centrum de effecten op het stadslandschap van de Singelgrachtzone (parels en groene ruggengraat), het beschermde stadsgezicht en op de woon- en leefomgeving in verband met luchtkwaliteit, geluid, verkeersaantrekkende werking¹¹ en verkeersveiligheid niet betrokken.

De Stichting en de omwonenden stellen zich daarom op het standpunt dat het ontwerp bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix een MER vereist.

5. Invoergegevens: onderschatting van de gevolgen van het plan

De beoordeling van een groot aantal gevolgen van het plan, onder andere verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid, is gebaseerd op te globale en verouderde schattingen van het aantal vervoersbewegingen.

¹⁰ Witteveen+ Bos, Boomonderzoek Marnix- en Nassaukade, rapportage vooronderzoek Marnixgarage definitief d.d. 27 februari 2009.

¹¹ Grontmij/Parkconsult2007, Parkeergarage Singelgracht, Verkenning van de realisatiemogelijkheden van een parkeergarage in de Singelgrachtzone tussen Stadsdeel Amsterdam- Centrum en Stadsdeel Westerpark, hoofdstuk 5 en 8. Uit dit rapport blijkt dat de locatie van de Singelgrachtgarage is gekozen, omdat deze zo gunstig ligt voor bezoekers waardoor - door de dubbele bezetting - de inkomsten van bezoekers geoptimaliseerd kunnen worden.

Deze schattingen inzake de verkeersintensiteiten en verkeersknelpunten zijn, naar de Stichting heeft begrepen uit de stukken, gebaseerd op het model voor verkeersprognoses Genmod2010a van DIVV (Dienst Infrastructuur en Verkeer en Vervoer). Er zijn althans geen concrete tellingen in het gebied gerapporteerd en met het ontwerpplan ter inzage gelegd. In de modelverkeersprognose die gehanteerd lijkt te zijn, wordt uitgegaan van standaard invoergegevens betreffende verkeersbewegingen die dateren uit 2008. De verkeersbewegingen zelf zijn weer gebaseerd op allerlei invoergegevens die afkomstig zijn uit modellen. Zo wordt met betrekking tot het aantal personen per huishouden van modelgegevens uitgegaan en ook voor wat betreft het aantal auto's per huishouden. Dit blijkt uit de 'Basisgegevens verkeersprognoses Basisjaar 2008 Prognosejaren 2015, 2020, 2030'.

Het document Basisgegevens verkeersprognoses zou eens per twee jaar geactualiseerd worden, tenzij de basisgegevens door belangrijke (beleids)wijzigingen eerder worden bijgesteld. Dit blijkt uit pagina 6 van dat document. De invoergegevens lijken echter niet te zijn aangepast en de prognoses zijn nog steeds gebaseerd op gegevens uit 2008. Gelet op het grote aantal te parkeren auto's, absoluut groot, maar ook relatief gelet op het feit dat de garage in een woonbuurt gelegen is, is het onbegrijpelijk dat aan het ontwerpplan geen concrete verkeerstellingen ten grondslag liggen.

Hoe het aantal fietsers en voetgangers beoordeeld is, is onduidelijk. Voor openbaarvervoersbewegingen, waaronder bussen en trams, lijkt uit te zijn gegaan van dienstregelingen daterend van 2008. De conclusie is dan ook dat de gevolgen van het plan mogelijk sterk zijn onderschat, nu een groot deel van de gevolgen rechtstreeks samenhangt met het aantal verkeersbewegingen.

Verder betwijfelt de Stichting of de gehanteerde gegevens over garagebezoek op basis van gegevens over een aantal parkeergarages wel representatief zijn voor de situatie die zou ontstaan indien het ontwerpplan zou worden gerealiseerd. Er lijkt in die gegevens met gemiddelden te zijn gerekend, waardoor piekbezoek mogelijk buiten beeld is gebleven. Juist de pieken kunnen voor overschrijding van geluidnormen zorgen en voor gevaarlijke situatie in het verkeer.

In de toelichting op het ontwerpplan en in de uitgevoerde studies wordt bovendien ten onrechte gesproken van een 'worst case' die met betrekking tot het aantal vervoersbewegingen zou zijn gehanteerd. De 'worst case' zou eruit bestaan dat de 800 parkeerplaatsen die op straat zouden verdwijnen niet afgetrokken zijn van het aantal vervoersbewegingen. Het toepassen van een aftrek voor de vervoersbewegingen horend bij de verdwijnende parkeerplaatsen zou echter tot een onterechte en zware onderschatting van het aantal vervoersbewegingen hebben geleid, nu de parkeermogelijkheden die zouden moeten verdwijnen overal over de beide stadsdelen West en Centrum verspreid liggen en daardoor vrijwel geen effect hebben op de naaste omgeving van het plangebied. Het niet hanteren van een aftrek voor die verdwijnende parkeervoorzieningen is dus in het geheel geen 'worst case'.

Onvoldoende is uitgewerkt en in de beoordeling meegenomen in hoeverre dubbelgebruik van de garage een verkeersaantrekkende werking heeft indien overdag de bewonersplekken gebruikt worden door bedrijfsvergunninghouders en bezoekers, zie ook hieronder bij de bespreking van de beoordeling inzake luchtkwaliteit. Voor een goede beoordeling van de gevolgen van de garage dient van een maximale invulling te worden uitgegaan. Dit is ten onrechte niet gebeurd.

De gehanteerde invoergegevens duiden verder ook niet op enige 'worst case' bij het vaststellen van de gevolgen van het ontwerpplan. Integendeel: een niet geringe onderschatting van het aantal verkeersbewegingen en daarmee van de effecten van het ontwerpplan is niet uitgesloten. De conclusie is dat het uitgevoerde onderzoek de beoordeling van het ontwerpplan niet kan dragen.

6. Luchtkwaliteit

Op 23 juni 2009 heeft de Raad van Westerpark een motie raadsbreed aangenomen die door de verantwoordelijke portefeuillehouder Dirk de Jager is overgenomen.

Twee onderdelen van deze moties betroffen de ontwikkeling van de luchtkwaliteit

- o dat de gemiddelde luchtkwaliteit **op de Nassaukade** bij het volledig in gebruik zijn van de garage ten opzichte van de huidige situatie niet verslechtert;
- o dat alle denkbare mogelijkheden voor in- en uitgangen aan weerszijden van de Singelgracht worden onderzocht en aan de raad gepresenteerd

Bij de bespreking van deze motie heeft de portefeuillehouder zelf aangegeven dat *'het bekend is dat kritische plekken voor overschrijding van luchtkwaliteitsnormen de in- en uitgangen van de garage zijn. De huidige formulering (in de motie) houdt open dat er sprake kan zijn van een saldobenadering. Zijn streven is echter dat ook bij de in- en uitgangen de maximaal aanvaardbare normen voor lawaai en luchtkwaliteit niet in gevaar komen'*¹².

De voorganger van de Stichting, Vereniging Vrienden van de Singelgracht, heeft op 31 augustus 2009 de GGD benaderd voor een nulmeting luchtkwaliteit in verband met de komst van een ondergrondse parkeergarage.

Na enig heen en weer gemail schreef de GGD 25 september 2009 in antwoord daarop het volgende bericht:

Subject: RE: Vraag over onderzoek luchtkwaliteit rond Singelgrachtgarage

Date: Fri, 25 Sep 2009 10:40:28 +0200

From: vsol@ggd.amsterdam.nl

" De GGD heeft de ambitie om meer integraal te kijken naar de gevolgen van bouwplannen voor gezondheid en leefomgeving en de stadsdelen hierbij te adviseren. Wij hebben daarom wederom contact gelegd met de projectleider van de singelgrachtgarage en voorgesteld om een onafhankelijk advies te geven aan over wat de plannen betekenen voor groen, geluid (inclusief rust), lucht, beweegvriendelijkheid en dierplagen. Wij zouden dat in samenspraak met de stadsdelen willen doen. De projectleider vond dit een goed idee, maar gaf aan dit wel in de organisatie te moeten bespreken.

Op dit moment wacht ik op een reactie. Ik hoop volgende week meer te kunnen melden."

Met vriendelijke groet,

Vera Sol GGD

Wisselingen van personen, ambtenaren en projectleiders (inmiddels de derde voor ons) heeft er kennelijk toe geleid dat dit onderzoek nooit serieus is afgehandeld.

Bijlage 13 van het Concept Integraal Programma van Eisen Singelgrachtgarage Marnix oktober 2009 bevat het eerste indicatieve onderzoek luchtkwaliteit varianten Marnixgarage uitgevoerd door Michel van Gelder van IBA staat het volgende te lezen:

'Indien er procedures doorlopen gaan worden om de realisatie van de parkeergarage mogelijk te maken is aanvullend onderzoek noodzakelijk om te bewijzen dat het project ook daadwerkelijk voldoet aan de normen. Om te voldoen aan de wetgeving moet er onderzoek worden verricht naar de absolute concentraties fijnstof en stikstofdioxide langs de verschillende wegen in de omgeving van de parkeergarage, en de absolute toename als gevolg van de realisatie van de parkeergarage op basis van de definitieve configuratie van de garage'

¹² Notulen raadsvergadering 23 juni 2009 vanaf regel 344

In bijlage 10 van het ontwerp bestemmingsplan staat een vervolgonderzoek naar luchtkwaliteit in verband met de nieuw te bouwen Singelgrachtgarage nabij de Marnixstraat en het Frederik Hendrikplantsoen¹³.

Dit onderzoek is gebaseerd op een **standaard** rekenmethode die enkel onderzoekt of het verlies van luchtkwaliteit binnen de grenswaarden blijft.

Daarnaast is de conclusie uit de bijlage:

De realisatie van de parkeergarage draagt in het rekenjaar 2020 *niet in betekenende mate* bij aan de lokaal aanwezige concentraties. De maximale **toename** tussen de autonome situatie en de plansituatie bedraagt 0,2 µg/m³ voor zowel stikstofdioxide als voor fijn stof.

De Stichting en omwonenden stellen vast dat de wijze van berekening van luchtkwaliteit en de uitkomst van deze berekening niet overeenkomt met de toezeggingen van de portefeuillehouder en de motie van 23 juni 2009. Onterecht wordt uitgegaan van grenswaarden en gemiddelden, terwijl concrete en absolute cijfers over luchtkwaliteit noodzakelijk zijn. Bovendien is het al dan niet blijven binnen de grenswaarden vanuit gezondheidskundig oogpunt niet relevant. Bekend is dat grenswaarden voor fijn stof en NO₂ onvoldoende bescherming bieden tegen het optreden van gezondheidsschade¹⁴.

Niet onderzocht is dus wat het betekent voor de luchtkwaliteit in de Frederik Hendrikplantsoen en kruispunt Nassaukade nu de enige in- en uitgang van de garage komt te liggen in een recreatiepark met speelplekken voor kinderen en naast het schoolplein voor 600 jongeren van het Cartesius Lyceum?

Het concrete luchtkwaliteitonderzoek moet nog plaatsvinden en zal bovendien ruimer van opzet moeten zijn dan alleen het berekenen van stikstofdioxide en van fijn stof (PM₁₀). Ook ultra fijnstof en roetmetingen moeten hierin opgenomen worden. (zie Rekenkamer Amsterdam en luchtkwaliteit onderzoek 2011). Volgens de nieuwe richtlijn met normen voor PM_{2,5} geldt per 1 januari 2015 een blootstellingsconcentratieverplichting van ten hoogste 20 µg/m³.

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). Dat aspect is in het geheel niet bij de beoordeling van de luchtkwaliteit betrokken. Ook op dit punt geldt de conclusie dat de effecten van het ontwerpplan op basis van de uitgevoerde studies en berekeningen naar verwachting zijn onderschat.

De rechtbank Amsterdam oordeelde recent in een zaak over de luchtkwaliteit rond de A10 dat 'iedere verhoging van de uitstoot van stikstofdioxide een verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee ook een verslechtering voor de gezondheid betekent'. Voor de duidelijkheid volgen hier de kernoverwegingen inzake luchtkwaliteit van die uitspraak:

De rechtbank overweegt verder dat niet in geschil is dat iedere verhoging van de uitstoot van stikstofdioxide een verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee ook een verslechtering voor de gezondheid betekent. Het gezondheidsbelang speelt in een stedelijk gebied, waar mensen dicht bij de snelweg wonen, een belangrijke rol. Eisers hebben onbetwist betoogd dat de luchtkwaliteit daar over het algemeen al minder goed is. Bij een verslechtering van de luchtkwaliteit dient dit belang dan ook als zwaarwegend te worden aangemerkt. Verweerder erkent ook de gezondheidsrisico's van hoge(re) stikstofdioxide-concentraties. Verweerder heeft echter zowel de gezondheidseffecten van hogere stikstofdioxide-concentraties op verschillende meetpunten, als de gevolgen van die hogere concentraties voor het NSL niet,

¹³ Onderzoek Luchtkwaliteit, Bestemmingsplan Singelgrachtgarage, 17 september 2013, M+P - raadgevende ingenieurs.

¹⁴ zie paragraaf 4.2 in GGD-richtlijn luchtkwaliteit en gezondheid, <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/6093330008.htm> |

althans niet kenbaar, betrokken in de belangenafweging. De enkele stelling van verweerder dat binnen de nu geldende normen voor luchtkwaliteit wordt gebleven, acht de rechtbank in dit verband onvoldoende. Ook binnen de toegestane normen kan immers sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee van een verslechtering van de gezondheid. Door als uitgangspunt te hanteren dat de geldende norm zonder meer kan worden 'opgevuld', in die zin dat een verbetering van de algemene luchtkwaliteit ruimte laat voor een plaatselijke verslechtering, doet verweerder onvoldoende recht aan de belangen van de Amsterdammers die in de buurt van de snelweg wonen, nu in ieder geval niet in geschil is dat de uitstoot hoger wordt als gevolg van de snelheidsverhoging.

(...)

Het vorenstaande leidt de rechtbank tot het oordeel dat verweerder niet deugdelijk heeft gemotiveerd welke belangen een rol spelen. Daardoor is ook niet inzichtelijk gemotiveerd waarom de gestelde verkeersbelangen moeten prevaleren boven de gezondheidsbelangen van de Amsterdammers die in de buurt van de snelweg wonen, en boven het belang van de door verweerder en eiser gedeelde verantwoordelijkheid in het kader van het NSL. Op basis van de betrokken belangen zoals die in deze procedure naar voren zijn gebracht en onderbouwd, is de rechtbank van oordeel dat sprake is van een zodanige onevenwichtigheid in de afweging van die belangen, dat verweerder niet in redelijkheid tot het verkeersbesluit heeft kunnen komen. Het bestreden besluit zal gezien het voorgaande ook wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb, vernietigd worden. (rechtbank Amsterdam, 7 januari 2014, zaaknummers AMS 12/6259 en AMS 13/106).

Uit het bestemmingsplan blijkt in het geheel niet dat het zwaarwegende gezondheidsbelang ten gevolge van de extra uitstoot van schadelijke stoffen in de beoordeling is betrokken. Dit dient alsnog te gebeuren en te leiden tot de conclusie dat het gezondheidsbelang dient te prevaleren boven het belang van het uit het straatbeeld verwijderen van auto's dat met het ontwerpplan wordt gediend.

Uit onderzoeken van artsen en GGD is bekend dat in het voormalige stadsdeel Westerpark de levensverwachting korter is dan in andere stadsdelen. Het gezondheidsbelang had ook daarom in de afweging moeten worden betrokken.

Verder is de Stichting van oordeel dat, sinds de 'Guidelines' van de Europese Commissie over hoe om te gaan met natuurlijke stofdeeltjes, duidelijk is dat geen standaardaf trek voor zeezout mag worden gehanteerd. Een aftrek mag alleen op basis van daadwerkelijk gemeten zeezout in de lucht. De aftrek van zeezout is in de uitgevoerde berekeningen aanzienlijk en leidt er in een aantal gevallen toe dat de grenswaarden niet worden overschreden, waar zonder die aftrek wel sprake van overschrijding zou zijn.

In de uitgevoerde onderzoeken ontbreekt bovendien een beoordeling van de gevolgen van toename van het extra fijn fijnstof PM_{2,5}, dat nog veel gevaarlijker voor de gezondheid is dan het wel beoordeelde PM₁₀.

Verder wordt van een aantal niet onderbouwde aannames uitgegaan die ervoor zorgen dat van een lagere uitstoot sprake is dan in de werkelijkheid mogelijk het geval zal zijn. Zo wordt op pagina 12 van het nadere verkeersonderzoek uit 2013 (bijlage 7 bij de toelichting) het volgende gesteld:

"Uit figuur 2 kan worden afgeleid dat de toename logischerwijs het grootste is op het Frederik Hendrikplantsoen, hierna ook kortweg 'het plantsoen' genoemd. Van en naar de parkeergarage verdeelt het verkeer zich in twee richtingen: ongeveer 2/3 (circa 100 mvt) gaat naar de Nassaukade (v.v.) en 1/3 (circa 50 mvt) gaat richting Frederik Hendrikstraat of Kostverlorenstraat. Op de Nassaukade verdeelt het verkeer zich verder 50/50 in noordelijke en zuidelijke richting. De toename op de Nassaukade ten noorden van het Frederik Hendrikplantsoen is ruim 50 mvt op een verkeersintensiteit van 1580 mvt, d.w.z. 3%. De toename op de Nassaukade aan de zuidzijde is ruim 40 mvt op een verkeersintensiteit van 1500 mvt, iets minder dan 3%."

Dat het verkeer zich zo zou opdelen als hier wordt verondersteld, is aangetoond, noch aannemelijk. Het hanteren zonder goede gronden van een dergelijke opdeling van verkeersstromen leidt tot een onderschatting van knelpunten en overschrijdingen. Op welke selectiecriteria het aantal bij de beoordeling betrokken straten is gebaseerd, is ook onduidelijk. Bij de beoordeling van de gevolgen van een plan dient van een maximale invulling van de gebruiksmogelijkheden te worden uitgegaan. Dit geldt ook voor rijrichtingen en dergelijke. De conclusie is dat de toename van verkeer op een arbitraire en niet onderbouwde manier is verdeeld over de verschillende wegen rond de garage, zodat de effecten van het ontwerpplan mogelijk zijn onderschat.

In het kader van de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn meerdere studies uitgevoerd met verschillen in uitkomst. Een verschilanalyse van Bos+Witteveen waarnaar verwezen wordt in bijlage 1 bij de plantoelichting is ten onrechte niet ter inzage gelegd, terwijl dit wel van belang is voor een beoordeling van de verschillen in uitkomsten tussen de verschillende studies die werden uitgevoerd.

De conclusie inzake de luchtkwaliteit is dat de beoordeling zeer onvolledig is en dat de uitgevoerde studies en berekeningen de conclusie dat effecten uitblijven niet dragen.

Dit laatste is ook van belang gezien het capaciteitsonderzoek kruispunt Nassaukade – Tweede Hugo de Grootstraat. Zoals uit het verkeersonderzoek¹⁵ blijkt zal 'het verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats, zich concentreren op de wegen rondom de parkeergarage'. Ook het verkeer op de Nassaukade zal toenemen.

Ondanks het steeds maar benadrukken dat het om een *bewonersgarage* gaat, blijkt onomstotelijk uit de cijfers dat in het ontwerpplan vanwege financiële overwegingen een gedeelte van de parkeergarage bestemd is voor bezoekers. Onvoldoende is uitgewerkt en in de afwegingen meegenomen in hoeverre dubbelgebruik van de garage een verkeersaantrekkende werking heeft indien overdag de bewonersplekken gebruikt kunnen worden door bedrijfsvergunninghouders en bezoekers¹⁶. Ook op dat punt moet voor een goede beoordeling van de gevolgen van de garage van een maximale invulling worden uitgegaan. Dit is ten onrechte niet gebeurd. Bij de ontkenning van de verkeersaantrekkende werking van deze garage hanteert het stadsdeel het zogenaamde *netto-effect*. Minder zogenaamd zoekverkeer in de woonstraten, veel meer verkeersintensiteit in de Frederik Hendrikbuurt en op de Nassaukade.

Conclusie:

- In de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix is onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de mogelijke gezondheidsschade voor de bewoners in de Frederik Hendrikbuurt/Nassaukade en voor de gebruikers van het Frederik Hendrikplantsoen.
- Het dagelijks bestuur van stadsdeel West is haar toezeggingen voor een aanvullend concreet luchtkwaliteitsonderzoek en monitoringproject (vervolg nulmeting) niet nagekomen.
- Er is onvoldoende onderzoek naar een evenwichtige verdeling van de ingangen van de garage tussen beide kanten van de Singelgracht in verband met de luchtkwaliteit.

¹⁵ (Bijlage 7 verkeersonderzoek, bladzijde 4)

De parkeergarage met tweerichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen leidt in de prognosejaren 2018 en 2024 tot een toename van 40-100 motorvoertuigen (mvt) in de avondspits (16-18 uur) in twee richtingen samen op het omliggende wegennet: Frederik Hendrikplantsoen, Frederik Hendrikstraat, Nassaukade, Tweede Hugo de Grootstraat.

¹⁶ Notitie Dubbelgebruik, bijlage 21 IPvE Singelgrachtgarage 2009

- Het standpunt van het bestuur van stadsdeel West 'dat er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen bezwaar is om de parkeergarage onder de Singelgracht te realiseren' is onvoldoende onderbouwd en niet deugdelijk gemotiveerd.

7. Verkeersveiligheid

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 spitsuren grote aantallen ouders met kinderen en leerlingen zich langs de Nassaukade en vanuit de Frederik Hendrikbuurt per fiets begeven naar de omliggende VO-scholen, kleuterscholen en crèches. Het nu al drukke en gevaarlijke kruispunt Nassaukade- Zaagpoortbrug wordt in de spitsuren 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.

8. Geluid

Ook inzake de geluidsbeoordeling doet zich het probleem van verouderde en niet op de omgeving toegespitste invoergegevens voor. Er is daarom mogelijk sprake van ernstiger effecten dan nu uit het ontwerpplan blijkt. Bovendien lijkt te zijn gerekend met een 'algemeen voorziene afname van verkeersintensiteit' (toelichting, p. 32) die niet is onderbouwd, althans waarvan niet inzichtelijk is gemaakt of dat echt zo is in deze buurt. De gehanteerde modellen gaan daarnaast uit van gemiddelde verkeersbewegingen, terwijl juist piekgeluiden van belang zijn voor de beoordeling van de effecten van het plan. Bovendien is sprake van een onderschatting van het aantal verkeerbewegingen in relevante straten, zoals hiervoor uiteen werd gezet.

9. Bodem

De conclusie van 'geen geval van ernstige bodemverontreiniging' is op te weinig onderzoek en boorpunten gebaseerd. De aangetroffen 'locaties waar een sterke verontreiniging is aangetroffen' hadden aanleiding voor meer onderzoek moeten zijn, omdat dit aan de uitvoerbaarheid raakt en ook gevolgen voor het grondwater en oppervlaktewater kan hebben.

Verder lijkt een worst case inzake veranderingen in de bodem die voor schade aan gebouwen kan zorgen, niet te zijn opgesteld. Ook op dit punt is het ontwerpplan, mede gezien in het licht van de bescherming van eigendom en historische constructies niet goed onderbouwd.

10. Watertoets

De brief van Waternet van 8 mei 2012 waarin instemming met afwijking van de Keur zou zijn gegeven ontbreekt en is niet ter inzage gelegd. Het dak van de garage op -3,4 NAP is volgens de toelichting in afwijking met de Keur (toelichting, p. 36).

Belemmert het dak mogelijk de doorstroming van de Singelgracht? De Singelgracht is belangrijk voor de doorspoeling van het grachtengebied en de handhaving van het waterpeil. De vraag rijst of het plan daarop negatieve effecten heeft.

Op grond van het ontwerpbestemmingsplan lijkt bovendien niet te zijn uitgesloten dat er een veel diepere garage komt: van 3 of 4 lagen. De gevolgen van een veel diepere garage voor onder andere het grondwater hadden dan ook moeten worden onderzocht. Dit lijkt niet te zijn gebeurd.

Hoe verhoudt zich de geconstateerde sterke verontreiniging op onderzochte locaties in de bodem tot het belang van de bescherming van het grondwater en oppervlaktewater? Ook op die vraag is in de stukken geen antwoord te vinden.

Onduidelijk is verder of een worst case is gehanteerd voor veranderingen in het grondwater ten gevolge van (het realiseren van) het plan. Wijzigingen in de grondwaterstand kan tot ernstige bouwkundige gevolgen leiden voor woningen en andere bouwwerken en constructies. De effecten op de leefomgeving kunnen daarom – zelfs bij geringe invloed op de grondwaterstand – aanzienlijk zijn.

11. Ecologisch onderzoek

Het ecologische onderzoek is volstrekt onvoldoende en gaat niet uit van een worst case. Het is daarom niet zeker dat op grond van de Flora- en faunawet uitvoering van het plan mogelijk is. Onduidelijk is welke soorten precies voorkomen. Voor de wel besproken soorten is in het geheel niet onderzocht wat het effect kan zijn op de staat van instandhouding van de soort en of de soort mogelijk al in meer of mindere mate bedreigd is. Hieronder wordt nog kort stilgestaan bij de enkele soorten die wel genoemd zijn in het onderzoek. Bij de beoordeling van plannen dient van een maximale invulling te worden uitgegaan om zeker te stellen dat negatieve gevolgen op onder andere natuur niet buiten beeld blijven of als kleiner worden ingeschat dan het geval zal zijn.

Vleermuizen:

Onderzoek 2011: Er is alleen gekeken naar boomholten. Dat is niet genoeg om aanwezigheid van voortplantings-, verblijfs- of foerageergebied uit te sluiten.

Onderzoek 2013: Gesteld wordt dat in de stad vleermuizen voorkomen, maar niet in deze bomen. Of er verblijf- of voortplantingsplekken zijn, kan op basis van het onderzoek echter niet worden uitgesloten. Ook is niet onderzocht of de bomen die gekapt zouden moeten worden, onderdeel van een beschermde aanvliegroute of leef- of foerageergebied zijn, Daarom zou het verbod op verstoring uit de Flora- en faunawet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg kunnen staan.

Vogels:

Er is onvoldoende onderzoek verricht. Onder andere is niet duidelijk hoe belangrijk het gebied is voor verschillende vogelsoorten en wat het effect van verstoring kan zijn op die soorten. Onvoldoende is daarom verzekerd dat daar een ontheffing voor zou kunnen worden verleend.

Vissen, amfibieën:

Een afdoende inventarisatie van welke soorten voorkomen, ontbreekt. Verder had aan een worst case getoetst moeten worden. Voor vissen is de worst case, verstoring van de bodem, vertroebeling en gedeeltelijke afsluiting en drooglegging van de Singelgracht, in het geheel niet in kaart gebracht,

Vegetatie:

Er had van maximale planinvulling en maximale effecten moeten worden uitgegaan om te voorkomen dat een te gunstig beeld ontstaat. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt dat aantasting van beschermde planten in het gebied zich mogelijk voor zal doen. Daarom had moeten worden onderzocht of een ontheffing kan worden verleend voor het vernielen van deze strikt beschermde planten.

12. Bomen

De zeer negatieve conclusies over kwaliteit en levensduur van veel bomen zijn onvoldoende onderbouwd en de bijdrage die de bomen aan natuurlijke waarden in het gebied en de leefomgeving toevoegen is ten onrechte niet onderkend. Bovendien is de historische waarde

van de bomen niet onderzocht. Het uitgevoerde onderzoek, althans de weergave daarvan, kan de negatieve conclusies over de kwaliteit en waarde van de bomen niet dragen. Het gaat bij de te kappen of drastisch te snoeien bomen deels om als 'monumentaal' aangemerkte bomen. Monumentale bomen mogen niet geveld worden, zeker niet als sprake is van waarde van dergelijke bomen 'voor natuur en milieu' en 'voor de leefomgeving' zoals hier het geval is. Een 'doorkijk' naar het toetsingskader van de Bomenverordening 2012 ontbreekt geheel. Het is daarom allerminst zeker dat het plan uitvoerbaar zal zijn. Niet alleen kappen mag in veel gevallen niet, ook zodanig snoeien dat bewust het risico op niet overleven van de boom wordt genomen, moet in strijd met de Bomenverordening worden geacht. Bijlage 3 bij het Groenstructuurplan (zoals vastgesteld bij raadsbesluit van 17 juli 2012) bevat de toelichting op de Bomenverordening:

"Beschermwwaardige houtopstanden
Stadsdeel West telt naar schatting 17.500 bomen in de openbare ruimte en circa 9.000 particuliere bomen in (binnen-)tuinen. Enkele honderden oude, bijzondere of zeldzame bomen hebben een monumentale status gekregen voor de fusie van de stadsdelen en zijn opgenomen in een Lijst Monumentale of Beschermwwaardige Houtopstanden, waardoor deze extra bescherming genieten. Deze lijst wordt geharmoniseerd aan de hand van de criteria en procedure zoals vermeld in de Bomenverordening Stadsdeel West 2012. Bij de beoordeling van een vergunningaan-vraag raadpleegt het Dagelijks Bestuur de lijst met beschermwaardige houtopstanden. Voor het vellen van de op deze lijst geregistreerde houtopstanden wordt in beginsel geen vergunning verleend, tenzij sprake is van zwaarwegende omstandigheden zoals een ernstige bedreiging van de (verkeers-) veiligheid of een noodtoestand of ander zeer zwaarwegend belang."

Aan het geldende toetsingskader voor het kappen en verregaand snoeien van – monumentale – bomen is ten onrechte geheel niet getoetst, althans daarvan blijkt niet uit de ter inzage gelegde stukken.

13. Archeologische waarden

De omgeving rond de Singelgracht is historisch gegroeid en het behoud van de historische en archeologische waarden in het gebied zijn van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving. Om deze reden maakt de Stichting er bezwaar tegen dat zonder veldonderzoek voor grote delen van het plan is geconcludeerd dat slechts sprake zou zijn van een geringe archeologische waarde.

Volgens de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan (p. 43) zou een nader archeologisch veldonderzoek zijn uitgevoerd en op 21 oktober 2013 geleid hebben tot een rapport met de conclusie van 'geringe aanwezigheid van archeologisch materiaal op de grachtbodem'. Dit rapport is de Stichting niet bekend en het lijkt niet ter inzage te zijn gelegd. De noodzaak tot verder onderzoek ter hoogte van Singelgracht zou hierdoor zijn vervallen. Voor het Tweede Marnixplantsoen en Frederik Hendrikplantsoen zou een 'hoge verwachting' op archeologische waarden zijn vastgesteld, maar verwezen wordt naar nog uit te voeren nader 'inventariserend veldonderzoek'. Dit onderzoek had echter al moeten zijn gedaan, nu de uitkomsten van een dergelijk onderzoek, als inderdaad hoge archeologische waarden worden aangetroffen, van grote invloed zijn op uitvoerbaarheid van het plan, in verband met extra kosten.

Verder schiet naar het oordeel van de Stichting de regeling in het ontwerpplan ten aanzien van archeologische waarden te kort. Zo geldt er – ten onrechte – geen bouwverbod bij archeologische waarden, maar wordt alleen het opstellen van een Programma van Eisen verplicht.

Voor Bolwerken onder het water is overigens wel deels het oordeel 'archeologische verwachting hoog' uitgesproken. Maar op deze plaatsen is – ten onrechte - geen archeologische dubbelbestemming opgenomen. Dit dient alsnog te gebeuren.

14. Beschermd stadsgezicht

Er is onvoldoende belang gehecht aan het te beschermen stadsgezicht. Bovendien is onduidelijk of voor de beoordeling van de aantasting van beschermd stadsgezicht het geldende toetsingskader is toegepast. Uit p. 25 van de toelichting blijkt dat de deelraad vaststelt dat het beschermde stadsgezicht wordt aangetast. De deelraad vindt echter blijkbaar dat deze aantasting opweegt tegen de belangen gediend met een parkeergarage op deze locatie. Een motivering en onderbouwing van de stelling waarom afbreuk aan het stadsgezicht in dit geval zou mogen en kunnen worden toegestaan ontbreekt echter.

15. Schade

De risico's op schade door bouwwerkzaamheden, boren, graven en heien zijn onvoldoende in kaart gebracht. Schade en mogelijk onherstelbare schade door de uitvoering van het plan aan bouwwerken en constructies in de omgeving van het plangebied kan daarom niet worden uitgesloten. De Stichting is van oordeel dat in de belangenafweging de belang van de uitvoering van het plan niet opweegt tegen het risico op schade aan woningen en historische gebouwen en constructies. De worst case voor dit aspect lijkt niet te zijn bepaald. Daarnaast is volstrekt onduidelijk of een parkeergarage van één of twee bouwlagen minder ernstige risico's met zich meebrengt dan een parkeergarage van drie of vier bouwlagen. De verschillende bouwopties en de gevolgen daarvan voor de omgeving lijken echter niet te zijn onderzocht. Ook omdat niet is uitgesloten dat onherstelbare schade zal ontstaan bij de uitvoering van het plan, verzoekt de Stichting om van de vaststelling van het plan af te zien.

16. Economische uitvoerbaarheid

Ondanks het kredietbesluit van de stadsdelen West en Centrum bestrijden de Stichting en de omwonenden dat de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix financieel haalbaar is.

In de brief van 2 september 2013 beschrijft het stadsdeel bestuur van West de nog bestaande financiële risico's inzake de financiering.

In haar rapport d.d. 23 november 2012 concludeert de accountant van het stadsdeel ACAM dat 'mede door de investering in de Singelgrachtgarage de ruimte in het Parkeerfonds West klein is'. Bij grote tegenvallers moet er geschrapt worden in door het stadsdeel gewenste projecten en alleen bij grote meevallers kunnen nieuwe projecten worden opgestart. "Er zijn diverse ontwikkelingen en scenario's die de gewenste buffer van 6 miljoen in gevaar brengen. Deze buffer dient om mogelijke tegenvallers en andere ontwikkelingen te kunnen opvangen."

Er is door het stadsdeel weinig inzicht gegeven in de ontwikkeling van de exploitatieopbrengsten en gevolgen voor de stadsdeelbegroting West door de jaren heen. Er is geen gevoeligheidsanalyse gemaakt die aangeeft met welke mogelijke veranderende omstandigheden in de toekomst rekening is gehouden: afname bezoekers door mentaliteitsverandering; beter en fijnmazig openbaar vervoer; prijselasticiteit parkeerbehoefte t.g.v. parkeertariefverhoging; toename thuiswerken; ontwikkeling kapitaalmarktrente; toename van autodelen, effecten_invoering P+R en slimmer reizen; toename belang van immateriële waarden zoals duurzaamheid en leefomgeving.

Er is geen onderzoek gedaan naar de acceptatie van de loopafstand naar de parkeergarage en gebruik van parkeergarage door bewoners en het niet gebruiken van de parkeergarage vanwege het onveilige gevoel in stille parkeergarage 's avonds;

Kortom: er ontbreekt een gedegen kosten-batenanalyse, waarin meerdere scenario's worden doorgelicht.

- Dat de 'onrendabele top' en de aanloopverliezen van deze garage bekostigd moet worden uit aanvullende financiering door de parkeertarieven in Westerpark met 75% te verhogen, maakt het achterwege blijven van een gedegen kosten-batenanalyse, waarin meerdere scenario's worden doorgelicht, te riskant.

- Onaanvaardbaar is zondermeer dat de bewoners van stadsdeel Westerpark - die juist in meerderheid bij het referendum in 2010 tegen de bouw hebben gestemd- deze dekking van tekorten via tariefsverhoging moeten betalen.

- In een tijd waar de Gemeenteraad structurele tekorten op de begroting aangeeft en meer taken overgeheveld krijgt van het Rijk met minder gelden, is het miljoenen verslindende en niet kostendekkende project volstrekt misplaatst.

Het project bouw Singelgrachtgarage is ook voor de middenlange termijn financieel een zodanig slecht onderbouwd project zonder verkenning van actuele en toekomstige risico's van lastenverhogingen voor de burgers, dat dit besluit in redelijkheid niet genomen had kunnen worden.

De Stichting begrijpt dat de volgende stukken al dan niet geheel of gedeeltelijk bewust geheim zouden worden gehouden (lijst uit bijlage 5: kredietbesluit, p. 4). Het lijkt gedeeltelijk milieu-informatie die openbaar zou moeten zijn, maar het betreft ook informatie over de uitvoerbaarheid van het Bestemmingsplan en daarmee informatie die op grond van de Awb met het ontwerp ter inzage had moeten worden gelegd.

- Bijlage 2: 'Notitie Aanbestedingsstrategie', IBA en PMB, d.d. 4 maart 2012 (GEHEIM)
- Bijlage 3a: 'Rapport Uitgangspunten, toetsontwerp en kredietraming', IBA, d.d. 13 juni 2012 (GEHEIM)
- Bijlage 3b: 'bijlage 1-6 tekeningen', IBA, d.d. 13 juni 2012 (GEHEIM)
- Bijlage 3c: 'bijlage 7-8 kredietraming', IBA, d.d. 13 juni 2012 (GEHEIM)
- Bijlage 4a: 'Risicoanalyse', Twynstra en Gudde, d.d. 4 april 2012, incl. toelichting d.d. 8 juni 2012 nav vragen DB West 5 juni (GEHEIM)
- Bijlage 4b: 'Risicoregister' Twynstra en Gudde (GEHEIM)
- Bijlage 5: Second Opinion, Witteveen+Bos, d.d.24 mei 2012 incl. reactie IBA en Twynstra en Gudde (GEHEIM)
- Bijlage 6: Notitie Kostenverdeling Project Singelgrachtgarage Marnix, d.d. 8 juni 2012 (GEHEIM)
- Bijlage 7: Onderbouwing gevraagde beslissing (GEHEIM)
- Bijlage 8: brief DB dd. 4 december 2012 betr. ACAM-rapport

De financiële uitvoerbaarheid is daarom hoe dan ook onvoldoende aangetoond.

17. Maatschappelijk uitvoerbaarheid

Vijf jaar lang intensieve inspraak van bewoners uit de Frederik Hendrik Buurt en Nassaukade buurt kan alleen maar tot de conclusie leiden dat met de argumenten en alternatieven van de bewoners niets is gebeurd.

De inspraak van bewoners inzake de Singelgrachtgarage is te kenschetsen is als 'zogenaamde inspraak'.

De informatieavonden waren veel van hetzelfde: bestuurders achter de tafel die met een steeds groter gemak en zelfverzekerdheid de zorgen en opmerkingen van de bewoners weg wuifden en pareerden met herhaling op herhaling van het eigen gelijk..

Vele zinnige opmerkingen werden afgedaan als een persoonlijke mening van iemand die alleen het eigenbelang en het korte termijnperspectief voor ogen hadden¹⁷.

¹⁷ Zie ook *Kijk op Westerpark*, augustus 2009 Parkeerkatern 2 en 3.

Het feit dat niet is ingegaan op herhaalde en dringende verzoeken van bewoners aan het bestuur en projectleider om aannames over verkeerproducties, parkeerdruk, luchtvervuiling en gezondheidsrisico's¹⁸ te laten toetsen via contra-expertise¹⁹, spreekt boekdelen. De Amsterdamse Raad voor Stadsontwikkeling is niet om advies gevraagd.

De klankbordgroepen waaraan de Stichting en omwonenden deelnamen en waarover u spreekt (pagina 44 ontwerp bestemmingsplan) waren een farce. De meet the experts bijeenkomsten, de bomenschouw, het bezoek aan de verkeerde voorbeeldparkeergarages met heel weinig deelnemers, de WOB-procedures, het juridisch slecht onderbouwde besluit om het referendum Westerpark op de valreep te verschuiven naar de stadelen Oud-West, Baarsjes en Bos en Lommer, de door de VVS gevoerde klachtenprocedures, het zijn allemaal voorbeelden van de slechte communicatie van het stadsdeel met de bewoners, van het achterhouden van belangrijke informatie, van het niet serieus nemen van de inspraak van de bewoners en van het niet ingaan op de argumenten van en aangeboden alternatieven door bewoners.

- De Stichting stelt dat - gezien ook de nog steeds voortdurende massale acties van bewoners tegen de bouw van de parkeergarage - er geen maatschappelijk draagvlak is voor dit project.

- De Stichting is voorts van mening dat de stadsdelen West en Centrum de voorbereidingsprocedure tot het bouwbesluit van 23 juni 2012 onzorgvuldig hebben voorbereid doordat de in de belangenafweging door het bestuur geen aandacht is besteed aan de onderbouwde bezwaren van de bewoners.

- De Stichting stelt dat stadsdeel West nimmer in theorie en met cijfers onderbouwd inzichtelijk heeft gemaakt waarom deze garage op deze plek moet komen. Bekend was en is dat er parkeerplek zat is langs de Nassaukade; dat er geen zoekverkeer is in de Frederik Hendrikbuurt; dat het zoekverkeer zal oplopen door de nieuwe parkeergarage in buurten waar parkeerplekken worden weggehaald. Op straat parkeren blijft daar immers mogelijk; dat de parkeerdruk in de Frederik Hendrikbuurt al jarenlang afneemt (rapporten Trajan); dat op geen enkele manier in de afweging is betrokken de adviezen van de raad van Stadsontwikkeling die de bouw van Singelgrachtgarages bekritiseerde²⁰: *'Nu worden bezoekers door de bouw van garages de stad ingezogen en verstoppert zo de toevoerwegen in plaats van dat bewoners en bedrijven in de binnenstad ervan profiteren. Bezoekers moeten opgevangen worden in transferia. Bewoners en bedrijven hebben baat bij kleinschalige binnenstadse garages'*.

Dit lijkt de Stichting en de omwonenden geheel te passen in de nieuwe aanpak van stadsdeel Centrum zoals beschreven in de Nota Bereikbaarheid Binnenstad en de actieplannen Slimmer Reizen van stadsdeel West en de Aanpak Amsterdamse Mobiliteit van de voormalige wethouder van verkeer E. Wiebes.

¹⁸ Reactie GGD mevrouw Vera Sol: Vraag over onderzoek luchtkwaliteit rond Singelgrachtgarage, , vrijdag 25 september 2009.

¹⁹ Contra-expertise is overigens iets anders dan een second opinion. Daarin wordt slechts de gebruikte methode *marginaal* toetst en helaas ook altijd door de kleine kring van steeds dezelfde experts die de overheid in Amsterdam inschakelt.

Bovendien zijn belangrijke aannames die essentieel blijken te zijn voor de bouw zoals parkeerbehoeften en verkeersproductie verouderd.

²⁰ 1. *Advies over de Nota Parkeerbeleid, serie 1996, nr.12 ('96-05-01): 2. ARS-Commentaar op de NvU Singelgracht, serie 1997, nr.4. Ad I.3; 3. Advies over de Discussienota Parkeerbeleid A'dam 1998. serie 1998, nr.12 (nr.209) onder II.2.*

Gezien de nieuwe trends in de keuze voor vervoersvormen en het motto 'samen delen is het nieuwe hebben' van de jongere generaties, vinden de Stichting en omwonenden dat de opportuniteitstoets van Annemarie Jorritsma op het project Singelgrachtgarage Marnix noodzakelijk is:

“Je moet nooit zeggen dat je iets 10 jaar geleden besloten hebt, dus gaan we er vandaag mee door (...). Moeten we tegen de tijd dat we toe zijn aan de uitvoering dan niet eens de opportuniteitstoets of zoiets houden?”

De motor achter de bouw van de parkeergarage, portefeuillehouder D. de Jager van stadsdeel West, gaf onlangs de eerste aanzet hier toe:²¹:

‘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’.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Vrienden Van de Singelgracht,

P.M. Leideritz
(voorzitter) handtekening

A. Eijsten
(secretaris) handtekening

I. H. Röttger
(bestuurslid) handtekening

P.B.P. Denissen
(bestuurslid) handtekening

B.J.Leideritz
(penningmeester) handtekening

Amsterdam 30 maart 2014

²¹ Afscheidsinterview Dirk de Jager, portefeuillehouder openbare ruimte, milieu en parkeren, krant van West Amsterdam.nl, 20 maart 2014, pagina 6