

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

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.

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

Formeel worden het parkeerareaal niet uitgebreid, maar door dit dubbelgebruik *materieel* wel.

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 autoluwer 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

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.’

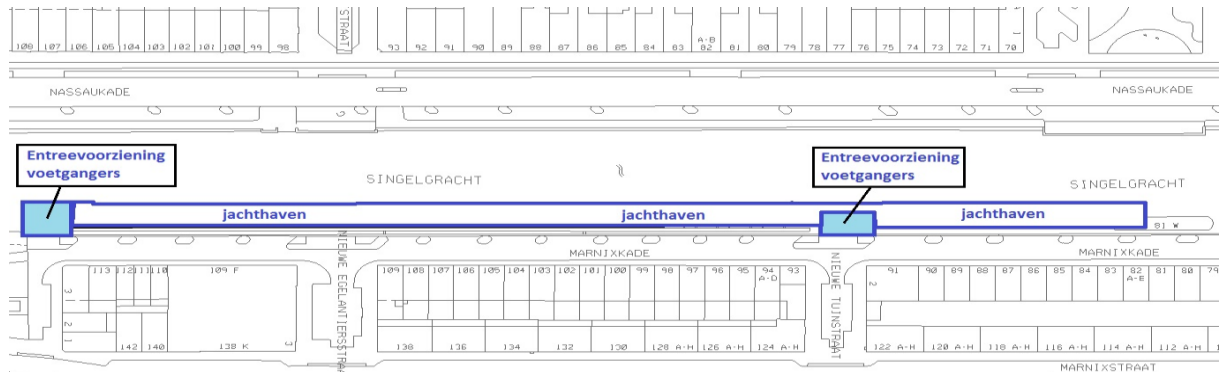
¹¹ O.a Pagina 11 Nota van uitgangspunten Singelgrachtzone (NvU).

¹² O.a pagina 13 NvU

laagwaardig hek aan de kade met een zeer negatieve invloed op de openbare ruimte) verbeterd en de openbare ruimte aan de Marnixkade opgewaardeerd wordt.¹³

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 Nassaukadekant 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

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

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.

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.

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 'voorkeerswaarde' 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/voorkeerswaarden 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

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> |

²¹ Concept Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix 2017 pagina 13

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.

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 spijstijden extra

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.

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.

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 Cuyppgarage 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,

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

Bijgevoegd op pagina 10

Bijlage bij de Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix - Amsterdam

Bijlage bij de zienschijze 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 **wachlijsten** 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://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/>