

VRIENDEN

VAN DE SINGELGRACHT

www.vriendenvandesingelgracht.nl email: vrienden.singelgracht@gmail.com

Onderwerp: investeringskrediet Singelgrachtgarage, agendapunt 17
Inspreken Commissie ID 13 september 2017 uitgebreide versie

Ik ben *Paula Leideritz* en voorzitter van de Vrienden van de singelgracht.
Wij zijn niet tegen de auto, maar voor een autoluwe stad en een andere verdeling in het gebruik van de openbare ruimte.

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 navent 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 2022/3 – zijn we een kleine 20 jaar verder en wij garanderen u dat de tijden dan zeer veranderd zijn. Het gemiddelde autobezit daalde even als het autogebruik in Amsterdam²

Hoe kan het nu dat we toch blijven steken in een discussie over de bouw van een ondergrondse megaparkeergarage. Waarom blijft de raad turen in de achteruitkijkspiegel van *de fossiele* auto.

En hoe frustrerend is het voor de burger als we wel horen dat de raad eigenlijk een nut en noodzaak discussie moet voeren – maar die wordt maar niet gevoerd.³

En waarom lezen we 8 maanden na de discussie uitvoeringsnota mobiliteit in *het Parool* dat de stad moet inspelen op de auto van morgen, dat het autobezit afneemt, dat in de toekomst liefst 70% minder auto's nodig zijn en dat we meer dan genoeg hebben aan de bestaande garages.⁴

¹ Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarages vrijgegeven voor inspraak 10 september 2004, pagina 7

² Zie o.a. GroenLinks Amsterdam, *Amsterdam aan onze voeten*, werkgroep mei 2017, pagina 10. 2. Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2016, pagina 31 e.v. 3. Amsterdam in cijfers 2016, pagina 110, OIS.

³ Commissie vergadering Jan-Bert Vroege tijdens bespreking uitvoeringsnota Mobiliteit, 26 augustus 2015

⁴ *Het Parool*, maandag 11 januari 2016 pagina 23 *Speel in op auto van straks* Jan Paternotte en Jan-Bert Vroege

Hoe maatschappelijk verantwoord is om 100.000 uit te geven voor een dak boven een auto i.p.v. een dak boven het hoofd van een Amsterdammer.⁵

Moet dit geld niet eerst besteed worden aan een beleidsalternatief zoals het consequent uitrollen van de elektrische deelauto's?⁶

Hoe stuitend is het dat de GroenLinkse voortrekker van de Singelgrachtgarage in West bij zijn afscheid als portefeuillehouder in 2014 zegt dat we over 10 jaar onze auto delen en een dure parkeerplek daarmee onzinnig wordt?⁷

Dan is het 2024 en de garage wellicht net een jaar klaar.

De garage moet er nog steeds komen omdat de openbare ruimte er zogenaamd mooier en schoner op zou worden vanwege minder zoekverkeer.

Wat blijken nu de opbrengsten te zijn van deze ondergrondse garage volgens de informatie aan de Raad?

De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voorspelt:⁸

- *De kosten zijn aanzienlijk en de bereikbaarheidseffecten beperkt.*
- *Belangrijke onzekerheid liggen op het terrein van de openbare ruimte en wat er gebeurt met de vrijkomende parkeerplaatsen.*
- *De plannen beogen meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Maar is geen functieverandering waardoor er **feitelijk niet veel verandert** en de baten beperkt zijn.*
- *Bezoekers zullen wel meer gaan zoeken in de nabijgelegen buurt waardoor per sado het negatiever uitpakt voor bewoners.*

Bovendien vertoont de **kostenontwikkeling** sterke gelijkenis met die van de Betuwelijn: nauwelijks milieuwinst, wel enorme exploitatieverliezen over een veel *langere* periode, tegen alle verwachtingen en ramingen in.⁹

Voeg daarbij dat het spelende groen voor kinderen minder wordt door de plaatsing van de inrit **in** het FH-plantsoen, dat de luchtkwaliteit **daar, op die plek** verslechtert - dus tussen al die spelende kinderen - en dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat in die buurt. Het GVB was daarom ook tegen de linksafslag naar de inrit van de garage.

Bij een gedegen MKBA heb je ook een *projectalternatief*, dus analyseer je:

Wat kun je met die miljoenen doen om **eenzelfde resultaat** te bereiken?

Welnu, wat gebeurt er als die 80 miljoenen *eerst* besteed wordt aan het beleidsalternatief: het consequent stimuleren en uitrollen van het autodeelconcept met elektrische auto's En dan kijken hoeveel parkeerplekken je nog nodig hebt in zeg 2025¹⁰.

⁵ Bolderwijn PvdA tijdens discussie Uitvoeringsnota Mobiliteit, 2015; Pieter Hilhorst, Balie, januari 2014 De Amsterdamse Droom.

⁶ Bolderwijn, 25 augustus 2015;

⁷ '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'.

⁸ Voordracht voor de raadsvergadering 27 september 2017: Beschikbaar stellen uitvoeringskrediet en instemmen met realisatie Singelgrachtgarage Marnix, pagina 13 onderaan en 14 bovenaan.

⁹ Rapport *Exploitatie Betuwelijn*, Algemene Rekenkamer, 18 mei 2016 aangeboden aan Tweede Kamer.

Sluit niet alleen de rijen ter wille van de coalitie.
Investeer geen geld in een *Titanic*, maar doe er maatschappelijk iets nuttigs mee.



¹⁰ Tijdens de ochtend van 13 september tot 12 uur waren er ook insprekers met inspirerende voorbeelden van deelconcepten. De burgers lijken beter te begrijpen dat de tijden veranderen.