



Nota van Antwoord Singelgrachtgarage Marnix

**Inspraakreacties Nota van Uitgangspunten
Singelgrachtgarage Marnix**

Inhoud

1 Inspraakreacties	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Aantallen en herkomst inspraakreacties	4
2 Conclusie.....	5
Bijlage 1 Overzicht insprekers	6
Bijlage 2 Overzicht schriftelijke inspraakreacties met antwoorden	7
Bijlage 3 Notulen inspraakavond 20 april 2009	8

1 Inspraakreacties

1.1 Aanleiding

Op 7 april 2009 hebben de dagelijkse besturen van de stadsdelen Westerpark en Centrum de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage Marnix vrijgegeven voor inspraak. Zij gaven in deze nota op basis van technische, ruimtelijke, financiële en milieukundige onderzoeken de kaders en randvoorwaarden weer voor eventueel nader onderzoek naar de haalbaarheid van de Singelgrachtgarage Marnix. Na de bestuurlijke instemming met deze nota volgde een inspraakperiode van 8 april tot en met 29 april 2009. Gedurende deze periode konden belanghebbenden een schriftelijke inspraakreactie indienen. Op 20 april 2009 heeft tevens een inspraakavond plaatsgevonden voor mondelinge inspraakreacties.

1.2 Leeswijzer

De insprekers hebben mondeling en/of schriftelijk reacties ingediend. Een overzicht van de insprekers is te vinden in [bijlage 1](#). De schriftelijke inspraakreacties met antwoorden staan in [bijlage 2](#) weergegeven. De vragen zijn soms gedetailleerd en vaak weer opgesplitst in subvragen. Bovendien hebben de reacties van insprekers betrekking op een zelfde onderwerp. Om de beantwoording overzichtelijk te laten zijn heeft het dagelijks bestuur ervoor gekozen niet alle reacties apart te beantwoorden, maar deze te clusteren. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar onderwerp. Per reactie is geteld hoeveel inwoners en belanghebbenden een vergelijkbare reactie hebben ingediend. Vervolgens wordt bij deze tellingen een aanvullend onderscheid aangebracht in:

1. Inspraakreacties afkomstig van insprekers woonachtig in Westerpark (in het overzicht aangegeven met "W").
2. Inspraakreacties afkomstig van inwoners woonachtig in het Centrum (in het overzicht aangegeven met "C").

Op de inspraakavond zelf zijn ook al de nodige reacties beantwoord. Het verslag met de mondelinge inspraakreacties en de beantwoording daarvan is bijgevoegd in [bijlage 3](#). De mondelinge inspraakreacties worden daarom niet apart beantwoord, met uitzondering van de reacties waarvan is toegezegd dat die nog beantwoord zouden worden. De beantwoording van deze nog openstaande mondelinge reacties komt terug in de beantwoording van de schriftelijke inspraakreacties (bijlage 2).

Hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord bevat de conclusie naar aanleiding van de inspraak.

1.3 Aantallen en herkomst inspraakreacties

In onderstaand schema volgt een weergave van de aantallen belanghebbenden die een inspraakreactie hebben ingediend. Hierin is een onderverdeling gemaakt tussen mondelinge en schriftelijke inspraakreacties. In totaal zijn er 269 schriftelijke inspraakreacties ingediend. Op de inspraakavond waren 114 aanwezigen (voor een overzicht van namen en adressen, zie bijlage 1). Een deel van de indieners van schriftelijke inspraakreactie was ook aanwezig op de inspraakavond. Het gaat hierbij in totaal om 59 personen. Vervolgens is nog meer concreet een onderverdeling gemaakt tussen sprekers afkomstig uit stadsdeel Centrum danwel uit stadsdeel Westerpark.

	Mondeling	Schriftelijk	Totaal
Westerpark	59	120	
Centrum	55	149	
Totaal Stadsdelen	<u>114</u>	<u>269</u>	<u>324</u> ¹

1 Hiervan is de dubbeling van 59 sprekers die zowel mondeling als schriftelijk reactie ingediend al afgetrokken

2 Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat een meerderheid van de insprekers zeer kritisch staat ten opzichte van het project. Verder valt op dat de inspraakreacties inhoudelijk niet onder één noemer zijn te rubriceren. Ruwweg kan een onderscheid worden gemaakt in:

1. Inspraakreacties voortkomend uit de effecten van het project op de omgeving.
2. Inspraakreacties die betrekking hebben op het onderliggende beleid.

Bij de reacties die betrekking hebben op de effecten van het project op de omgeving, gaat het om zaken als: risico's voor schade en voor verzakking van panden, overlast, luchtkwaliteit, verkeersaantrekkende werking van de garage.

Reacties die betrekking hebben op het beleid zijn bijvoorbeeld: insprekers die de openbare ruimte liever laten zoals het nu is, mensen die de ontwikkeling van een wandelpromenade op de Nassaukade niet wenselijk vinden, insprekers die geen parkeerprobleem ervaren en insprekers die vinden dat het project in tegenspraak is met ander beleid. Voor wat betreft de herkomst van de inspraakreacties blijkt dat circa 70 % afkomstig is van mensen die direct wonen aan de beoogde projectlocatie: op de Marnixkade danwel de Nassaukade.

Concept
18 mei 2009

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Westerpark

Nota van Antwoord Singelgrachtgarage Marnix

Bijlage 1 Overzicht insprekers

Bijlage 1: Adressenlijsten

PRESENTIELIJST INSPRAAKAVOND 20-april 2009

CONCEPT-NOTA VAN UITGANGSPUNTEN SINGELGRACHTGARAGE-MARNIX

Naam	Adres	Postcode	Plaats
I. de Graaff	Van Oldenbarneveldtstraat 18-I	1052-KA	AMSTERDAM
E. Sniijders-Storm	Marnixkade 84-II	1052 ZG	AMSTERDAM
A. van Melle	Lijnbaansgracht 84-I	1052 ZG	AMSTERDAM
L. Teixeira de Niento	Nassaukade 104	1052 XC	AMSTERDAM
W. v/d Eijkel	Van Houweningenstraat 2-I	1052 TJ	AMSTERDAM
I. Zenga Mbuku	Van Houweningenstraat 2-I	1052 TB	AMSTERDAM
J. Mariee	Nassaukade 64	1052 TB	AMSTERDAM
R. Rustema	Van Oldenbarneveldtstraat 40-II	1052 KC	AMSTERDAM
K. Entius	Van Oldenbarneveldtstraat 3-II	1052 KB	AMSTERDAM
R. Uithoof	Van Oldenbarneveldtstraat 6-II	1052 KA	AMSTERDAM
T. Winze	Van Oldenbarneveldtstraat 6-H	1052 KA	AMSTERDAM
H. Ree	Van Oldenbarneveldtstraat 16-II	1052 KA	AMSTERDAM
A. Buig	Van Oldenbarneveldtstraat 16-I	1052 KA	AMSTERDAM
J.L.S. de Rijke	Van Oldenbarneveldtstraat 15-hs	1052 JP	AMSTERDAM
E. Punt	Van Oldenbarneveldtplein 9-IV	1052 JN	AMSTERDAM
J. Visser	Van Oldenbarneveldtplein 9-III	1052 JK	AMSTERDAM
M. Gerritsen	Van Oldenbarneveldtplein 9-hs	1052 JK	AMSTERDAM
M. van Velzen	Van Oldenbarneveldtplein 3	1052 JK	AMSTERDAM
J. van Kesteren	Kostverlorenstraat 67	1052 GV	AMSTERDAM
S.P. van Grafhorst	Nassaukade 45-III	1052 EA	AMSTERDAM
L. Schelleman	Nassaukade 113-III	1052 EA	AMSTERDAM
M. Kramp	Nassaukade 113-III	1052 EA	AMSTERDAM
A. Eshuis	Nassaukade 113-bel	1052 EA	AMSTERDAM
G.A. Deenik	Nassaukade 111-III	1052 EA	AMSTERDAM
M. Gerth	Nassaukade 111	1052 EA	AMSTERDAM
A. de Marez Oyens	Nassaukade 108-hs	1052 CZ	AMSTERDAM
B. Klein Obbink	Nassaukade 99-hs	1052 CX	AMSTERDAM
A. Eijsten	Nassaukade 98-hs	1052 CX	AMSTERDAM
R. Sloof	Nassaukade 101-II	1052 CX	AMSTERDAM
T. Reef	Nassaukade 100-III	1052 CX	AMSTERDAM
F. Reef	Nassaukade 100-III	1052 CX	AMSTERDAM
J. Spijker	Nassaukade 93-IV	1052 CW	AMSTERDAM
C. Cassar	Nassaukade 93-IV	1052 CW	AMSTERDAM
G. Dupper	Nassaukade 92-III	1052 CW	AMSTERDAM
A. Schreurs	Nassaukade 91-hs	1052 CW	AMSTERDAM
L. Jongen	Nassaukade 88-II	1052 CW	AMSTERDAM
R. de Nooy	Nassaukade 87-III	1052 CV	AMSTERDAM
D.J. Leek	Nassaukade 87-III	1052 CV	AMSTERDAM
Van Tuijl	Nassaukade 87	1052 CV	AMSTERDAM
Verhoog	Nassaukade 87	1052 CV	AMSTERDAM
P. Koopmans	Nassaukade 85	1052 CV	AMSTERDAM
M. Timmers	Nassaukade 84-II	1052 CT	AMSTERDAM
M. Bocxe van Uden	Nassaukade 84	1052 CT	AMSTERDAM
H. Penris	Nassaukade 83	1052 CT	AMSTERDAM
J. Spijker	Nassaukade 77-III	1052 CT	AMSTERDAM

N. van der Wiel	Nassaukade 78-hs	1052 CS	AMSTERDAM
D. Meijman	Nassaukade 74-III	1052 CS	AMSTERDAM
B. Leideritz	Nassaukade 74-II	1052 CS	AMSTERDAM
P. Leideritz	Nassaukade 74-hs	1052 CS	AMSTERDAM
B.M. Mantz	Nassaukade 73-III	1052 CS	AMSTERDAM
C. Spierings	Nassaukade 72-III	1052 CS	AMSTERDAM
N. Fiege	Nassaukade 72-II	1052 CS	AMSTERDAM
D. Trap	Nassaukade 70-I	1052 CS	AMSTERDAM
M. Abbenhues	Nassaukade 69-III	1052 CR	AMSTERDAM
W. Vermeulen	Nassaukade 69-III	1052 CR	AMSTERDAM
M. Wijatt	Nassaukade 64-bel	1052 CR	AMSTERDAM
G. Veldman	Nassaukade 63-B	1052 CP	AMSTERDAM
A. Koemeester	J. Catskade 47-I	1052 BV	AMSTERDAM
J. van Vlerken	Marnixkade 82-D	1051 ZG	AMSTERDAM
S. Stergo	Marnixstraat 150	1016 TE	AMSTERDAM
J. Tilwij	Marnixstraat 150	1016 TE	AMSTERDAM
F. Horback	Marnixstraat 150	1016 TE	AMSTERDAM
H. Vernooy	Bloemgracht 193	1016 KP	AMSTERDAM
R. van Pareren	Bloemgracht 189-A-O	1016 KP	AMSTERDAM
P. Walker	Marnixkade 94-D	1015 ZS	AMSTERDAM
J.P. Maas	Tweede Marnixplantsoen 2	1015 ZP	AMSTERDAM
B. Brandt	Marnixkade 107	1015 ZK	AMSTERDAM
P. Modderman	Marnixkade 106-I	1015 ZK	AMSTERDAM
P.N. van de Klashorst	Marnixkade 105	1015 ZK	AMSTERDAM
E.J. Zwerp	Marnixkade 103-III	1015 ZK	AMSTERDAM
A. Schouten	Marnixkade 102-hs	1015 ZK	AMSTERDAM
J.J. Simons	Marnixkade 99-hs	1015 ZJ	AMSTERDAM
N. Hofelt	Marnixkade 99-hs	1015 ZJ	AMSTERDAM
J. Smit	Marnixkade 97	1015 ZJ	AMSTERDAM
K. Schrijvers	Marnixkade 94-C	1015 ZJ	AMSTERDAM
S.M. Tevreden	Marnixkade 89-3a	1015 ZH	AMSTERDAM
A. Spoon	Marnixkade 87-I	1015 ZH	AMSTERDAM
C. van Huet	Marnixkade 87-I	1015 ZH	AMSTERDAM
F.O. v/d Zee	Marnixkade 87	1015 ZH	AMSTERDAM
M. Huikeshoven	Marnixkade 86-III	1015 ZH	AMSTERDAM
A. Blom	Marnixkade 85-IV	1015 ZG	AMSTERDAM
J.W. Verhoeven	Marnixkade 85-III	1015 ZG	AMSTERDAM
M. Schreuder	Marnixkade 85-I	1015 ZG	AMSTERDAM
J. Bos	Marnixkade 85-hs	1015 ZG	AMSTERDAM
E. Koch	Marnixkade 85	1015 ZG	AMSTERDAM
R. van Brussel	Marnixkade 84-hs	1015 ZG	AMSTERDAM
E. Schuurmans	Marnixkade 83-hs	1015 ZG	AMSTERDAM
M. Verhulst	Marnixkade 81-woonboot	1015 ZG	AMSTERDAM
E. Bootsma	Marnixkade 76-hs	1015 ZE	AMSTERDAM
J. T. Verweij	Marnixkade 76-hs	1015 ZE	AMSTERDAM
G. Verweij	Marnixkade 76-hs	1015 ZE	AMSTERDAM
R. Verweij	Marnixkade 76-hs	1015 ZE	AMSTERDAM
K. van Megesen	Marnixkade 76-III	1015 ZE	AMSTERDAM
B. Winnubst	Marnixkade 73-I	1015 ZD	AMSTERDAM
T. Polstra	Marnixkade 67-II	1015 XX	AMSTERDAM
R. Hoever	Marnixkade 49-hs	1015 XT	AMSTERDAM

H. Min	Marnixstraat 138-G	1015 WZ	AMSTERDAM
Sambo	Marnixkade 241-2V	1015 WE	AMSTERDAM
Fam. Korver	Bloemgracht 212	1015 TV	AMSTERDAM
J. Bosboom	Marnixkade 86-III	1015 TS	AMSTERDAM
N. Heeuw	Bloemgracht 144	1015 TS	AMSTERDAM
E. Borkent	Nieuwe Leliestraat 103-I	1015 SM	AMSTERDAM
F. Bouman	Egelatiersgracht 654	1015 RS	AMSTERDAM
C.W. van de Zon	Tuinstraat 72-hs	1015 PG	AMSTERDAM
E. Steenbergen	Tuinstraat 183	1015 PB	AMSTERDAM
L. de Lagh	Anjelierstraat 344	1015 NL	AMSTERDAM
E.A. Pellenkoff	Westerstraat 357	1015 MH	AMSTERDAM
M.A. de Wit	Westerstraat 355	1015 MH	AMSTERDAM
G. de Geus	Boomstraat 20	1015 LJ	AMSTERDAM
O. Keegel	Derde Goudsbloemstraat 13	1015 KA	AMSTERDAM
H. Scheepstra	Tweede Marnixplantsoen 3-III	1015 EB	AMSTERDAM
Th. Batenburg	Prinsengracht 150-I	1015 EB	AMSTERDAM
M. Duppen-Cohen	Nassaukade 92-III	1015 CV	AMSTERDAM
R. Markusse	Nassaukade 81-II	1015 CT	AMSTERDAM

Bijlage 2 Overzicht schriftelijke inspraakreacties met antwoorden

Bijlage 2: Schriftelijke inspraakreacties Singelgrachtgarage-Marnix			
	Aantal	Verdeling per stadsdeel	Antwoord
Algemeen			
De intentie van het stadsdeel om de Frederik Hendrik buurt mooier en leefbaarder te maken is goed. Bewoners willen wat dat betreft graag met het Stadsdeel samenwerken. Echter, ik als bewoner van de Frederik Hendrikbuurt ben tegen deze garage omdat hij geen enkel probleem oplost en nieuwe problemen veroorzaakt.	1	W1	
Als bewoner van de Marnixkade ben ik blij verrast met de voorgenomen plannen. Ik ben het van harte eens met geformuleerde doel van de garage. Er kan niet snel genoeg begonnen worden met het van de straat verwijderen van auto's en meer ruimte scheppen voor voetgangers, fietsers en groen. De garage is een noodzakelijk kwaad en biedt een aantrekkelijk parkeeralternatief voor bewoners van beide stadsdelen.	2	C2	
Als bewoonster van de Jordaan ben ik tegen de garage. Het is te duur en het levert teveel overlast op. Dat weegt niet op tegen de vermindering van verkeer in de wijk.	1	C1	

Ik ben voor de plannen van een parkeergarage, ik ben het eens met de argumentatie van de stadsdelen.	2	C2	
Steek het geld in het ontwikkelen en stimuleren van alternatief vervoer naar en van het Centrum. Druk vooral geen plannen door waar maar weinig bewoners blij mee zijn door.	2	C2	De stadsdelen en de gemeente Amsterdam willen het gebruik van alternatieve vervoermiddelen stimuleren. Inwoners met een elektrische auto krijgen binnen stadsdeel Westerpark korting op een parkeervergunning. Ook krijgen bewoners die hun parkeervergunning inleveren voor een systeem van auto date (Greenwheels) éénmalig een bedrag van 400 euro van de gemeente Amsterdam.
Dit is een ongewenste ontwikkeling. Het lijkt alsof de beslissing om de garage te bouwen al is genomen. We zullen alles doen om de bouw van de garage te voorkomen.	2	W1/C1	De definitieve beslissing om de garage wel of niet te bouwen wordt pas genomen in de winter van 2010 door beide stadsdeelraden. Tot die tijd is de garage nog in de planvormingsfase.
Ik sta kritisch tegenover de geplande vermeerdering van groen omdat dit gezien kabels en infrastructuur moeilijk te realiseren is.	1	C1	In de praktijk zijn al meerdere positieve ervaringen bekend met het herplanten en extra toevoegen van groen.
Het voorstel is een aanslag op de waarde van de huizen langs de Nassaukade en de Marnixkade.	1	W1	De garage heeft tot doel om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De bouw kan tijdelijk een negatief effect hebben op de woonbeleving van de aangrenzende woningen. Er is geen reden om aan te nemen dat de garage een de waarde van de aangrenzende panden op langere termijn negatief beïnvloed.
Parkeergarage betekent een onevenredige belasting voor Westerpark om problemen van Centrum op te lossen.	3	W3	Het Stadsdeel Westerpark ziet goede mogelijkheden voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Frederik Hendrikbuurt en de Nassaukade door mogelijke realisatie van de parkeergarage. De eventuele komst van de garage heeft wel invloed op het leefklimaat op de Nassaukade, maar het dagelijks bestuur van Stadsdeel Westerpark ziet dit als een verantwoorde belasting.
Bouw van een parkeergarage is prima. Maar niet op een historische locatie als de Singelgracht.	2	W1/C1	
Elders in Westerpark is voldoende ruimte voor zo'n garage. Deze locatie is ongeschikt.	1	W1/C1	Uit een eerder verrichte lokatiestudie (Grontmij Parkconsult) blijkt dat de locatie onder de Singelgracht de meest geschikte locatie is voor het nader onderzoek. De locatie ligt centraal in beide buurten, er zijn diverse ontsluitingsmogelijkheden voor handen, en er is voldoende ruimte aanwezig voor een garage met deze gewenste capaciteit en inritten. Een garage onder het Frederik Hendrikplantsoen zal ten koste gaan van

			monumentale en bomen. Het Stadsdeel Westerpark ziet dit dan ook niet als een geschikte optie.
Het is beter om parkeerders op te vangen aan de rand van de stad en het openbaar vervoer te stimuleren.	2	W1/C1	Het Amsterdamse beleid is er inderdaad op gericht om bezoekers van buiten de stad te stimuleren hun auto aan de randen van de stad te parkeren. Bewoners echter moeten hun auto op redelijke afstand van hun huis kunnen blijven parkeren. De beoogde garage is in eerste instantie bedoeld voor bewoners en slechts beperkt voor bezoekers.
Als toch besloten wordt om de garage te bouwen, dan het liefst zo groot mogelijk.	1	C1	
Er worden parkeerproblemen gecreëerd, in plaats van opgelost. Singelgrachtgarage is niet nodig.	1	W1	De garage is niet primair bedoeld om parkeerproblemen op te lossen. Beleid van beide stadsdelen is gericht op verbetering van openbare ruimte: meer ruimte op straat voor voetgangers en fietsers, minder parkeerruimte op straat.
Er komen gemeenteraadverkiezingen aan en stadsdelen gaan samen: dit is niet het moment voor complicaties.	1	C1	Het haalbaarheidsonderzoek naar deze parkeergarage maakt onderdeel uit van het programma akkoord 2006-2010 dat door Stadsdeel Centrum én stadsdeel Westerpark is vastgesteld. Uitvoering van de haalbaarheidsstudies maakt hiermee onderdeel uit van al eerder vastgesteld beleid.
De timing van het project is slecht. Er staan veel projecten op stapel in Amsterdam. Maak van de stad niet een grote bouwput.	1	C1	In het geval dit project ten uitvoer komt zal gedegen rekening worden gehouden met een planning en fasering in een logische samenhang met andere relevante projecten.
De gemeente moet eerst goed afmaken waar ze nu mee bezig zijn en de parkeergarageplannen uitstellen.	1	C1	Het haalbaarheidsonderzoek naar deze parkeergarage maakt onderdeel uit van het programma akkoord 2006-2010 dat door Stadsdeel Centrum én stadsdeel Westerpark is vastgesteld. Uitvoering van de haalbaarheidsstudies maakt hiermee onderdeel uit van vastgesteld beleid.
Als de parkeergarage voor mijn deur komt, verhuis ik.	1	C1	
Ik heb geen vertrouwen in die onderzoeken.	1	C1	
Het is een zinloos, heilloos, belachelijk, ondoordacht plan. Het is een prestigeproject.	1	C1	
De gekozen locatie voor de garage en de redenen waarom hij aangelegd moet worden overtuigen totaal niet, is kort door de bocht. Er is geen rekening gehouden met hoge	1	W1	Streven is zoveel mogelijk groen en bomen te behouden. De stichtingskosten worden nu en in de volgende fase van het project nauwgezet doorgerekend, inclusief onvoorziene risico's.

stichtingskosten en het kappen van bomen.			
Wie vervult het opdrachtgeverschap en welke competenties en bewezen trackrecord heeft deze persoon?	1	C1	Het projectteam heeft ervaring met soortgelijke projecten.
Parkeergarages zijn onveilig voor vrouwen. Er is geen sociale controle in een parkeergarage. De afstand die vrouwen moeten afleggen tussen auto en huis wordt te groot.	2	W2	(Sociale) veiligheid van de garage wordt een belangrijk aandachtspunt bij eventuele vervolgonderzoeken. Voor de sociale veiligheid zijn randvoorwaarden geformuleerd in de Nota van Uitgangspunten. Hierin staat tevens beschreven dat om de 200 meter een voetgangersuitgang moet komen, aan beide zijden van het water (zieNvU: hoofdstuk eisen gebruik en beheer)
Ik ben tegen de aantasting van het historisch stadsgezicht.	3	W1/C2	Dit wordt naar mening van de dagelijkse besturen van beide stadsdelen niet aangetast.
Er moet meer fietsparkeerruimte komen. Ook fietsparkeerruimte in de garage is noodzakelijk.	3	C3	De bouw van de garage maakt het mogelijk bovengrondse parkeerplek voor auto's op te heffen. Daarmee komt er extra ruimte voor onder andere meer fietsparkeren op straat. Een deel van de garagebruikers zal met de fiets van en naar de garage reizen. Er is dus goede fietsparkeergelegenheid nodig. Het realiseren van ondergrondse fietsparkeerplek in de garage blijkt in het gebruik wel lastig: de parkeergarage ligt diep. Daardoor is het lastig om de garage met de fiets te kunnen bereiken. Een mogelijkheid is een 'tapis- roulant' of een lift. Echter ruimte daarvoor is erg beperkt.
Duurzame vervoersmogelijkheden hebben geen rol gespeeld in het afwegingsproces	2	C2	Het gebruik van duurzame vervoermiddelen wordt meegenomen in de plannen voor de garage. Zo staat er als randvoorwaarde in de N.v.U. dat de garage een oplaadpunt krijgt voor elektrische auto's (Hoofdstuk 2). Hiernaast neemt de gemeente Amsterdam een groot aantal maatregelen om alternatieve vervoersmogelijkheden te stimuleren.
Procedures			
Gemak van verlegging stadsdeelgrens wekt verbazing. De dagelijkse besturen vinden de te volgen dubbele bestemmingsplanprocedures kennelijk ongewenst en veranderen dus de grens maar. Dat wekt geen vertrouwen. Tot de wandelpromenade is besloten, dus die moet er komen, want een besluit is een besluit. Maar aan	1	W1	Vraagsteller suggereert dat hier welbewust regelgeving wordt omzeild, waardoor burgers benadeeld worden. Dit is niet het geval. Er ligt een duidelijk ruimtelijke afweging ten grondslag aan het voorstel tot een grenswijziging, waarbij de garage binnen de grenzen van Westerpark komt te liggen. De in- en uitritten zijn immers gesitueerd in Westerpark. Deze keuze doet overigens geen afbreuk aan de inspraakmogelijkheden van de bewoners van stadsdeel centrum. Tegen een ontwerp-bestemming kan "een ieder" een zienswijze indienen. Dit is niet

andere besluiten die in de weg staan kan wel wat gedaan worden. Hier is sprake van willekeur. In de Nota van Uitgangspunten wordt onterecht uitgegaan van stadsdeelgrensverlegging.			voorbehouden aan de bewoners van het betreffende stadsdeel. Verder kunnen burgers altijd nog via de politiek invloed uitoefenen in het besluitvormingstraject voor de grenscorrectie.
Diverse deelbesluiten van de stadsdelen zijn niet op elkaar afgestemd.	5	W2/C3	Alle beleid en plannen hebben een samenhang. Bij stadsdeel Westerpark maken de plannen voor deze parkeergarage onder meer onderdeel uit van een integrale verbeteraanpak voor de Frederik Hendrikbuurt. Hierin worden sociale, economische en ruimtelijke beleidsvoornemens gebundeld in onderlinge samenhang tot een integrale buurtgerichte aanpak. Overigens is de haalbaarheidsstudie naar deze garage een plan dat past binnen het Amsterdamse parkeerbeleidsplan.
Plannen herprofilering Marnixstraat zijn niet meegenomen in de plannen voor een garage.	1	C1	De herinrichting van de Marnixstraat staat los van het haalbaarheidsonderzoek naar de parkeergarage. Bij de herinrichting van de Marnixstraat worden niet alle parkeerplaatsen opgeheven, mede omdat er onvoldoende compensatie geboden kan worden. Mocht de garage er komen, dan kan het resterende deel van de Marnixstraat ook autolower worden ingericht. Het gaat hierbij vooral om het zuidelijke deel van de Marnixstraat.
De communicatie van de stadsdelen naar de bewoners is gebrekkig, onvolledig en selectief.	5	W3/C2	De dagelijkse besturen van beide stadsdelen vinden het vroegtijdig informeren en communiceren over de plannen juist een belangrijk speerpunt binnen dit project. Doelstelling van beide stadsdelen is bewoners zo vroeg mogelijk in de planvormingsfase te informeren over het garageproject. Dat betekent dat in deze vroege fase van het project al een groot aantal communicatiemomenten en activiteiten is geweest. Zo is er een tweetal informatieavonden geweest (juni 2008 en maart 2009) en heeft 20 april j.l. een inspraakavond plaatsgevonden. Deze inspraakavond is een aanvullende inspraakronde op de formele inspraak die in een vervolgfase van het haalbaarheidsonderzoek nog zal plaatsvinden. Doel van deze extra inspraakronde is juist vroegtijdig zicht krijgen in het maatschappelijk draagvlak. Ook is er een speciale klankbordgroep opgericht waarin geïnteresseerden meer diepgaand met de projectorganisatie en portefeuillehouder over de plannen hebben kunnen praten. In totaal hebben er tot nu toe een drietal klankbordgroepbijeenkomsten plaatsgevonden. In een groot verspreidingsgebied (10.000 adressen in de Noord – Jordaan en Frederik Hendrikbuurt) zijn meerdere malen informatiebrieven over het project huis – aan – huis verspreid. Actuele en uitgebreide informatie is te vinden op de websites van beide stadsdelen. Ook in een eventuele vervolgfase van het project speelt communicatie een belangrijke rol. Zo zal er in de Frederik Hendrikbuurt een breed draagvlakonderzoek (enquête) worden afgenomen.

			Verder volgt er een inspraaktraject, en zullen er weer diverse klankbordgroepbijeenkomsten en informatiebijeenkomsten worden georganiseerd.
De Stadsdelen hebben de laatste relevante documenten pas vrijgegeven op 15 april jl. De inspraakperiode was tot 29 april jl. Het is niet mogelijk om honderden pagina's door te nemen voor een serieuze inspraakreactie.	1	W1	Relevante stukken hebben vanaf 8 april jl. ter inzage gelegen, zowel op de website van beide stadsdelen als op het stadsdeelkantoor.
Echte democratie is een referendum en is niet een keer per vier jaar verkiezingen organiseren. Er verandert teveel in vier jaar. Waarom moeten bewoners steeds weer in discussie met ambtenaren die niet in deze buurt wonen en er geen gevoel voor hebben?	1	C1	Beide stadsdelen kennen een referendumverordening.
Ik dacht dat Nederland een democratie was, het blijkt een dictatuur te zijn.	1	W1	
Nota van Uitgangspunten			
De Nota van Uitgangspunten is tegenstrijdig met de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtzone (1997) en gaat geheel voorbij aan hierin geformuleerde uitgangspunten. Hiermee zet de politiek haar betrouwbaarheid op het spel. Er is sprake van selectieve weergave van eerder besluiten en uitgangspunten en sprake van gebrek aan collectief geheugen.	3	W2/C1	Bij het zoeken naar mogelijke locaties voor een ondergrondse parkeergarage, heeft uitgebreid locatieonderzoek plaatsgevonden. Het was hierbij randvoorwaarde dat de wandelpromenade bij de Nassaukade gerealiseerd moest kunnen worden. De locatie in de Singelgracht is als meest geschikte uit het onderzoek naar voren gekomen. Daar waar het gaat om behoud van alle bomen aan de Nassaukade, lijkt bij 2 van de 3 varianten voor een toerit naar de garage, beperkt moet worden afgeweken van de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone. Hierin zal een bestuurlijke keuze gemaakt moeten worden. Op het punt van de bomen moet in nauw overleg met de Dienst Ruimtelijke Ordening van de centrale stad, opsteller en bedenker van de nota ruimtelijke randvoorwaarden, worden gekeken naar oplossingen die het meest recht doen aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Het niet realiseren van de ondergrondse parkeergarage is in de optiek van D.R.O. geen gewenste optie. In dat geval kunnen de parkeerplekken aan de Nassaukade niet verdwijnen en kan in het geheel geen wandelpromenade worden gerealiseerd aan de westelijke zijde van de Singelgracht.
De Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage-Marnix maakt onderdeel uit van de nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone (2003). Er wordt selectief gebruik gemaakt van	1	W1	Zie antwoord voorgaande vraag.

deze randvoorwaarden.			
Uit de uiteindelijke concept-Nota van Uitgangspunten is essentiële informatie verdwenen. In deze conceptnota van 13 maart 2009 stond dat het niet mogelijk is om een parkeergarage aan de Nassaukade te bouwen, zonder concessies te doen aan de ruimtelijke randvoorwaarden van de Singelgrachtzone. Hier wordt verzwegen dan van bestaand beleid wordt afgeweken.	1	W1	Zie antwoord voorgaande vraag.
De Nota van Uitgangspunten roept meer vragen dan antwoorden op. De Nota geeft onvoldoende blijk van gedegen onderzoek en is onvoldoende zorgvuldig onderbouwd. De Nota is eenzijdig en summier. De gepresenteerde plannen zijn onvoldoende doordacht, geven geen blijk van evenwichtige belangenafweging, zijn ongenueanceerd, voorbarig en veel te rooskleurig. De kwaliteit van het haalbaarheidsonderzoek is onvoldoende en eenzijdig. Op basis hiervan mogen geen besluiten genomen worden	1	C1	Momenteel is nog sprake van een beleidsvoornemen ofwel haalbaarheidsonderzoek. Dit betekent inderdaad dat op tal van terreinen nog nader onderzoek zal moeten plaatsvinden. Er is in deze beleidsvoornemende fase al wel een groot aantal onderzoeken verricht (zie websites stadsdelen). Dit onderzoek was erop gericht om als basis te dienen voor de formulering van beleidskaders en uitgangspunten voor verdere planvorming van de garage. In een volgende fase van het project (eveneens nog een onderzoeksfase naar haalbaarheid) zal uiteraard nader onderzoek worden verricht om de uitkomsten van de huidige onderzoeken te toetsen.
De Nota van Uitgangspunten geeft onvoldoende inzicht in de juridisch-planologische haalbaarheid van de garage. Met name de watertoets is belangrijk.	2	C2	Op dit moment\$ nog sprake van een beleidsvoornemen. De juridisch planologische haalbaarheid hoeft nu nog niet gewaarborgd te zijn. Pas wanneer het bestemmingsplan wordt vastgesteld op basis waarvan de vergunningen verleend kan worden moet de uitvoerbaarheid van dit plan geborgd zijn, hetgeen t.a.v. de milieuaspecten veelal blijkt uit deskundigenonderzoeken. Er is dan ook nog geen watertoets uitgevoerd, omdat dit nog niet vereist is. Waternet is overigens wel al betrokken bij de uitgangspunten voor de garage en heeft ook al een waterbodemonderzoek verricht. De formele watertoets kan en zal worden opgesteld zodra de voorkeursvariant voor een ontwerp van de garage bekend is.
In de Nota van Uitgangspunten ontbreekt vermelding van de natuurtoets, terwijl die gezien	2	C2	Ook de natuurtoets is nu nog niet verplicht. Gezien de stedelijke omgeving en de situering in de Singelgracht lijkt het op voorhand niet aannemelijk dat dit plan niet uitvoerbaar zou

de aantasting van natuurwaarden en soortendiversiteit wel nodig is.			zijn vanwege nadelige consequenties van de natuurwetgeving. Er is geen sprake van een ligging in de Hoofdgroenstructuur. De natuurtoets zal in een later stadium worden opgesteld, mede gezien de noodzaak om een actueel overzicht te verkrijgen van de eventuele aanwezigheid van beschermde soorten.
De Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage-Marnix maakt inbreuk op het Convenant Stadsbestuur, Ambtenaren en Stadsdelen (1998)	2	W1/C1	Planontwikkeling van een parkeergarage is een vraagstuk op het terrein van ruimtelijke ordening. Het project heeft immers tot doel verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Dergelijke projecten zijn in het kader van de verordening op de stadsdelen (2006) een normale bevoegdheid van een stadsdeel. Er is binnen stadsdelen dan ook al veel ervaring met het bouwen van ondergrondse parkeergarages.
De Nota van Uitgangspunten geeft geen aandacht aan de verwachte verplichting tot het uitvoeren van een Milieu Effect Rapportage.	2	C2	Voor de parkeergarage Singelgracht is op grond van het Besluit MER 1994 geen milieueffectrapportage nodig. Daarvoor is de omvang veel te gering. Om idee te krijgen van de activiteiten waarbij wel een MER verplicht is kan als voorbeeld worden genoemd de bouw van 4000 woningen binnen de bebouwde kom, of recreatieve voorzieningen die meer dan 500.000,- bezoekers per jaar aantrekt. Bij een stadsproject inclusief de aanleg van winkelcentra of parkeerterreinen is een MER-beoordeling pas aan de orde bij een vloeroppervlak van 200.000,- m ² . Deze voorbeelden maken duidelijk dat een parkeergarage met een maximum vloeroppervlak van 12.000m ² te gering is om een MER noodzakelijk te achten. Uiteraard zullen de relevante milieuaspecten, waarvoor specifieke normen/grenswaarden gelden, zoals geluid, luchtkwaliteit, flora en fauna, bodem zorgvuldig worden onderzocht.
De Nota van Uitgangspunten geeft geen aandacht aan het verplichte inventariserend archeologisch veldonderzoek.	1	C1	De nota van uitgangspunten is nog een beleidsdocument. Inventariserend archeologisch veldonderzoek wordt in een later stadium in het project verricht.
De Nota van Uitgangspunten gaat voorbij aan de noodzaak tot het uitvoeren van een geohydrologisch onderzoek naar als gevolg van plaatsing in het water van een parkeerbak veranderende waterhuishouding. De Nota suggereert dat er waarschijnlijk geen problemen	1	C1	Geohydrologisch onderzoek is inderdaad van groot belang. In deze fase van het project is echter nog geen sprake van een wettelijke verplichting. Bovendien zijn ontwerpinhoudelijke gegevens van de garage nog onvoldoende bekend. Vervolgonderzoek hiernaar vindt plaats in een later stadium van het haalbaarheidsonderzoek: bij de ontwikkeling van een programma van eisen voor de garage. Op dat moment is een meer gedetailleerd ontwerp en contouren voor de garage

zullen zijn, maar deze suggestie is nergens op gebaseerd.			bekend.
De Nota van Uitgangspunten spreekt van haalbaarheid van de plannen en baseert dat op een visuele inspectie van belendingen/bebouwing. Een visuele inspectie is niet voldoende om van haalbaarheid te mogen spreken. Er zijn nu al problemen met funderingen en waterhuishouding.	2	W2	Meer gedetailleerd onderzoek naar de staat van de funderingen van de belendende panden is inderdaad noodzakelijk. De eventuele staat van en effecten op de bebouwingen en belendingen worden in de volgende fase (Programma van Eisen) nader getoetst en onderzocht.
Draagvlak			
In de Nota van Uitgangspunten wordt draagvlak gesuggereerd, bijvoorbeeld in klankbordgroep, maar dat draagvlak is er niet. Draagvlak heb je, je maakt het niet door het op te schrijven.	2	W2	De dagelijkse besturen zijn van mening dat draagvlak inderdaad niet wordt gecreëerd door het op te schrijven. Uit de inspraakronde kan worden geconcludeerd dat veel insprekers een kritische houding hebben ten opzichte van het project.
Voor de Singelgrachtgarage plannen ontbreekt iedere vorm van maatschappelijk draagvlak. Dit blijkt uit de opkomst en de reacties op informatie- en inspraakavonden.	14	W9/C5	Zie voorgaand antwoord.
Er is sprake van meer dan normaal maatschappelijk verzet tegen de Singelgrachtgarage.	1	W1	Zie voorgaand antwoord.
De stadsdelen zeggen dat ze de parkeergarage bouwen voor buurtbewoners- en ondernemers. Maar het draagvlak ontbreekt.	8	W2/C6	Zie voorgaand antwoord.
Leefbaarheid			
De leefbaarheid is niet gediend bij de komst van de garage en de verwachte drukte die deze oplevert.	7	W4/C3	
De kwaliteit van leefbaarheid wordt bepaald door	1	W1	

niet-verzakende woningen, menselijk contact en het goed onderhouden van bestaand groen.			
De Nota van Uitgangspunten maakt onvoldoende duidelijk hoe de parkeergarage een bijdrage levert aan het realiseren van in de Programma-akkoorden van de Stadsdelen afgesproken doelstelling van een "autoluwe, veilige en schone stad".	1	C1	Deze doelen staan in de nota van uitgangspunten inderdaad nog onvoldoende verwoord. Op grond van de inspraakreacties wordt de concept nota van uitgangspunten op dit onderdeel aangevuld.
De leefbaarheid zal verslechteren met de komst van 800 ondergrondse parkeerplaatsen en het opheffen van slechts 260 bovengrondse parkeerplaatsen. Dit is in strijd met het voornemen om de stad autoluw te maken.	1	C1	Vergroten van het parkeerareaal is geen primaire doelstelling van dit project. Doelstelling van het project is het verbeteren van de openbare ruimte. Stadsdeel Westerpark heeft als beleid geformuleerd dat parkeerplekken die verdwijnen op straat, één op één worden gecompenseerd in garages. De garage dient voor Stadsdeel Westerpark ter compensatie van plekken die in de toekomst nog moeten worden opgeheven. Voor stadsdeel Centrum geldt dat de garage enerzijds dient ter compensatie van reeds in het verleden opgeheven parkeerplekken in de Noord- Jordaan. Anderzijds zullen, als de garage er komt, ook in de toekomst nog een aantal parkeerplekken worden opgeheven. Voor een gedetailleerd overzicht, zie hoofdstuk 2 Nota van Uitgangspunten.
De leefbaarheid van de Marnixkade/2e Marnixplantsoen verslechtert als er een voetgangersentree in het plantsoen komt.	1	C1	De concept N.v.U. gaat uit van entrees aan zowel de Nassaukade en de Marnixkade. De situering en vormgeving van de entrees worden in de volgende projectfasen verder uitgewerkt, waarbij de inpassing in de openbare ruimte een belangrijke rol speelt.
De leefbaarheid van de Nieuwe Tuinstraat verslechtert als er een voetgangersentree aan de Marnixkade/Nieuwe Tuinstraat komt.	1	C1	Zie voorgaand antwoord.
De enige geschikte locatie voor een voetgangersentree is bij het Marnixbad.	1	C1	Zie voorgaand antwoord.
Overlast			
Komst van de parkeergarage betekent dat het	4	W2/C2	De bouw van een garage in de Singelgracht zal inderdaad overlast met zich meebrengen

woongenot en fraaie uitzicht van bewoners aan beide kades jarenlang ernstig wordt verstoord.			zoals geluidshinder en een belemmerd uitzicht. In de volgende projectfasen wordt onderzocht wat de verwachte uitvoeringsduur is en wat de gevolgen zijn voor de omgeving met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Uiteraard met het doel om de hinder ten gevolge van de bouw zoveel mogelijk te beperken.
Door plannen omtrent de Singelgrachtgarage en daarmee samenhangende bouwoverlast, kappen van bomen en verwachte verzakkingen is het nu onmogelijk om een huis te verkopen aan de betreffende delen van de Marnixkade en Nassaukade.	1	W1	De garage heeft tot doel om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De bouw kan tijdelijk een negatief effect hebben op de woonbeleving van de aangrenzende woningen. In hoeverre dit tijdelijk invloed heeft op de waarde van de woningen, valt niet te voorspellen.
Wij verwachten jarenlange ernstige overlast voor bewoners die de laatste jaren toch al veel hebben moeten dulden.	2	C2	Zie voorgaand antwoord.
De herprofilering van de Marnixkade is net achter de rug of er zijn alweer nieuwe plannen om ons woongenot te verstoren.	1	C1	Zie voorgaande antwoord.
Bouwmethoden en -risico's			
Deskundigen wijzen er op dat over het algemeen onvoldoende onderzoek wordt gedaan naar risico's voor belendende panden als gevolg van ondergronds bouwen.	2	W2	De stadsdelen en het projectteam zijn zich ervan bewust dat ondergronds bouwen in Amsterdam risico's met zich mee kan brengen. Uitgangspunt is dat er geen schade aan panden mag ontstaan, maar risico's zijn niet uit te sluiten. Daarom wordt vooruitlopend op het go/no go besluit een uitgebreide risico analyse uitgevoerd met het doel om maatregelen te formuleren, waarmee de risico's beheerst kunnen worden. Aan de hand van deze zgn. beheersmaatregelen kan tijdens de uitvoering adequaat worden ingegrepen in het geval er iets mis dreigt te gaan. Waar nodig worden trillingsarme technieken toegepast.
De kans op schade aan funderingen en gevaar van verzakkingen, scheuren en bouwtechnische	140	W114/C26	Zie voorgaand antwoord.

beschadigingen is reëel.			
Deskundigen wijzen op de noodzaak om al in de haalbaarheidsfase gedegen onderzoek te doen naar risico's en risicobeheersmaatregelen. (CoP4 Risicobeheer Cluster Delft)	1	W1	De risico's worden vroegtijdig (tijdens de haalbaarheidsstudies) zorgvuldig geanalyseerd en meegenomen in de besluitvorming. Risicomanagement vindt plaats conform de methode RISMAN. Deze methode wordt landelijk toegepast (onder andere door Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en erkend door onder meer het Centrum Ondergronds Bouwen.
Het Risicoforum wijst erop dat het bij projectteams vaak ontbreekt aan voldoende kennis van methoden en technieken van risicoanalyse- en management en dat bekende inzichten niet of niet goed worden toegepast.	1	W1	Het projectteam heeft ruime ervaring met risicomanagement.
Wat betreft risicoanalyse ontbreekt in de Nota van Uitgangspunten een second opinion onderzoek door onafhankelijke deskundigen.	1	W1	In de vervolgfases van het project wordt op bepaalde onderdelen van de haalbaarheidsstudies een 'second opinion' uitgevoerd.
Uitgebreid onderzoek naar de risico's van schade aan panden als gevolg van de wijzigende grondwaterstand en wijzigende afwatering van gracht- en grondwater is noodzakelijk.	109	W84/C25	Het project bevindt zich nog een vroege fase. Nader geohydrologisch onderzoek, bodemonderzoek en onderzoek naar de funderingen van de panden is van groot belang en zal in een vervolgfase van het project nog nader worden onderzocht.
Op basis waarvan wordt er vanuit gegaan, ondanks negatieve ervaringen bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn, dat de huizen niet zullen verzakken?	1	C1	Zie bovengaand antwoord.
Worden bij de aanleg van de garage dezelfde boomethoden gebruikt als bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn?	1	C1	Indien de garage gebouwd zal gaan worden, zal deze boortechniek niet worden gebruikt.
Omdat onder water wordt gebouwd zijn de risico's van het garageproject nog groter dan die van de Noord-Zuidlijn.	1	C1	Binnen en buiten Amsterdam wordt veel ondergronds gebouwd in binnenstedelijk gebied. In de regel vinden deze werkzaamheden tot onder het (grond-)watervniveau plaats. De haalbaarheidsonderzoeken worden uitgevoerd door externe adviesbureaus met aantoonbare ervaring op het gebied van ondergronds bouwen in binnenstedelijk gebied.
Ondergronds bouwen in een dichtbevolkte	102	W86/C16	Zie voorgaand antwoord.

omgeving is onverantwoordelijk.			
Er moet gewacht worden met bouwen tot de uitkomsten van het onderzoek naar de problemen bij de Noord-Zuidlijn bekend zijn.	19	W14/C5	
De problemen met de Noord-Zuidlijn tonen aan dat er onvoldoende ervaring is met ondergronds bouwen, laat staan bouwen onder een gracht.	1	C1	
Eerst moet ervaring opgedaan worden met bouwen onder een gracht.	2	C2	Binnen en buiten Amsterdam wordt veel ondergronds gebouwd in binnenstedelijk gebied. In de regel vinden deze werkzaamheden tot onder het (grond-)watervniveau plaats. De haalbaarheidsonderzoeken worden uitgevoerd door externe adviesbureaus met aantoonbare ervaring op het gebied van ondergronds bouwen in binnenstedelijk gebied.
De slappe veengrond waarop gebouwd gaat worden is ongeschikt voor diep graven en heien. Graven is onverantwoordelijk.	105	W89/C16	Het ontwerp en de bouwmethode (onder andere de fundering) van de garage worden afgestemd op de ondergrond ter plekke. Mogelijke bouwrisico's worden zorgvuldig geïnventariseerd.
Op grond van negatieve ervaringen in de jaren tachtig met betrekking tot de waterhuishouding aan de Nassaukade kan er vanuit gegaan worden dat de huizen aan de Nassaukade en Marnixkade zullen verzakken.	1	W1	De stromingsrichting van het grondwater is overwegend van noord naar zuid. Door de oriëntatie van de garage is de invloed op de grondwaterstroming naar verwachting beperkt. Een uitgebreide modelberekening (als onderdeel van de watertoets door Waternet) moet aantonen dat de garage geen negatieve effecten oplevert voor de omgeving. Tijdens de bouw moet gecontroleerd worden of de grondwaterstand buiten de bouwkuip constant blijft om schade aan funderingen te voorkomen. Deze controle vindt plaats door metingen in zgn. peilbuizen. Wanneer een tijdelijke daling van de grondwaterstand wordt waargenomen, kan direct worden ingegrepen tijdens de bouwwerkzaamheden.
De grondwaterstand zal door de betonnen parkeerbak in het water veranderen, met alle gevolgen van dien voor de funderingen en paalkoppen.	105	W89/C16	Zie voorgaand antwoord.
De damwanden worden geslagen op korte	113	W89/C24	De dagelijkse besturen kunnen zich uw zorgen voorstellen, gezien recente negatieve

afstand van de monumentale bebouwing. Dat is onverantwoordelijk.			ervaringen bij de NZ- lijn. Dit project is echter niet vergelijkbaar met de NZ lijn. Benodigde bouwmethodieken en opgave verschillen aanzienlijk. In de volgende fasen van het project zal nader onderzoek plaatsvinden naar mogelijke bouwrisico's.
Er zijn hele slechte ervaringen met soortgelijke projecten in Middelburg, Delft en Papendrecht.	105	W89/C16	
Het haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd door Witteveen&Bos. Dit bedrijf is ook betrokken bij de Noord-Zuidlijn. Dit bedrijf heeft een tunnelvisie en is dus niet betrouwbaar.	1	W1	De technische haalbaarheidsstudies worden voor een gedeelte inderdaad uitgevoerd door adviesbureau Witteveen & Bos. Dit is een gerenommeerd advies en ingenieursbureau met brede ervaring. Op onderdelen van de haalbaarheidsstudie wordt wel aanvullend nog een 'second opinion' verricht.
Garantstelling gemeente voor schade			
Staat de gemeente garant voor compensatie van financiële schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan huizen en eigendommen?	4	W3/C1	Bij de stadsdelen rust de plicht om de werkzaamheden met de grootste zorgvuldigheid te laten uitvoeren. Men is voornemens om onverhoopte schades die het gevolg zijn van de werkzaamheden contractueel onder te brengen bij de opdrachtnemers. Voor zover schades zijn verzekerd, zullen de betreffende verzekeringsmaatschappijen worden aangesproken. Om deze reden is het echter niet mogelijk om vooraf aansprakelijkheid voor schade te aanvaarden of te verklaren. Dat zou de uitkering door de verzekeraars in gevaar kunnen brengen. Op dit moment is er nog geen aanleiding om een fonds op te richten. Deze vraag wordt in de volgende fase van het project nog nader bekeken.
In de Nota van Uitgangspunten wordt niets gedaan met suggesties om garant te staan voor schade aan huizen.	1	C1	Zie voorgaand antwoord.
Alleen inventariseren van risico's is onvoldoende en biedt geen zekerheid. Het gaat om de garantstelling. Hoe gaan de stadsdelen hiermee om?	1	C1	Zie voorgaand antwoord.
Wordt er een fonds opgericht om schadebedragen uit te keren? Hoeveel geld wordt daarvoor gereserveerd?	104	W86/C18	Zie voorgaand antwoord.

Ik houd mijn stadsdeel aansprakelijk en verantwoordelijk voor alle schade die als gevolg van de bouw van de garage aan mijn pand/huis ontstaat. Ik verzoek een schriftelijk bewijs van aansprakelijkheid voor schade voordat met enige uitvoering van bouwwerkzaamheden wordt aangevangen.	114	W89/C25	Zie voorgaand antwoord.
Kosten, exploitatie, tariefstelling			
Het stadsdeel zal flink moeten bijleggen op de hoge bouw- en exploitatiekosten van deze garage.	1	C1	Momenteel is sprake van een globale kostenraming. De bouw en exploitatiekosten worden tijdens de volgende fase van het haalbaarheidsonderzoek nader inzichtelijk gemaakt, inclusief mogelijke onvoorziene risico's. Dan is ook meer bekend over bouwmethoden, ontwerp van de garage. Op basis van deze meer exacte kostenramingen en exploitatiescenario's wordt door beide deelraden een besluit genomen over het al dan niet realiseren van de garage. Dit besluit gaat gepaard met een reservering van de benodigde financiële middelen voor de realisatie.
Er is onvoldoende duidelijkheid over de kosten van de garage. Ook de verdeling van de kosten tussen de stadsdelen is onduidelijk. Welk stadsdeel draagt welk risico?	1	C1	Financiële lasten van het project worden, bij een garage van 800 plekken, 50:50 verdeeld over de stadsdelen Centrum en Westerpark. Definitieve bouwkosten van de garage zijn momenteel nog niet bekend. Deze zullen pas bekend worden nadat aanbesteding heeft plaatsgevonden.
Het is de plicht van stadsdeelbestuurders om de deelraad en bewoners te behoeden voor onacceptabele financiële risico's als gevolg van schade die zal ontstaan.	1	C1	
In de Nota van Uitgangspunten wordt onder kosten en exploitatie geen rekening gehouden met financiële tegenvallers als gevolg van planschade voor bewoners, onverwachte calamiteiten zoals bij de Noord-Zuidlijn, bodemonderzoek, bodemsanering, archeologisch onderzoek.	19	W11/C8	Het project kent momenteel een globale kostenraming. Deze wordt in de volgende fase van het haalbaarheidsonderzoek, op het moment dat meer informatie beschikbaar komt over bouwkosten, ontwerp van de garage en bouwmethoden, uiteraard nader verfijnd. Hierin is ook ruimte gereserveerd voor mogelijke onvoorziene kostenposten.
Financiële tegenvallers kunnen niet worden gedekt uit parkeervondsen.	2	C2	In de kostenramingen rond het project wordt ruimte gereserveerd voor onvoorziene tegenvallers.

Financiële tegenvallers zullen betaald worden door verhoging van de parkeertarieven.	12	W8/C4	In de Nota van Uitgangspunten stelt het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum en stadsdeel Centrum voor om parkeervergunninghouders volgens het vergunningstarief toegang te geven tot de garage. Om dit te bekostigen zal het tarief van de parkeervergunningen iets moeten stijgen. Deze stijging is afhankelijk van de uiteindelijke benodigde stichtingskosten en de exploitatievariant.
In de Nota van Uitgangspunten wordt niets gezegd over de duur van de openbare exploitatie.	2	W2	In de Nota van Uitgangspunten staat als randvoorwaarde benoemd dat de overheid de garage zelf zal exploiteren en hiervoor geen marktpartij wil inschakelen.
Ook op termijn mag de exploitatie van de garage niet uit handen worden gegeven aan een commerciële organisatie. De parkeergarage dient voor altijd beschikbaar te zijn voor vergunninghouders, bewoners zonder vergunning en bezoekers. De gemeente dient een garantie af te geven dat de exploitatie ook in de toekomst in handen van de overheid blijft.	1	C1	Zie antwoord voorgaande vraag.
Als de garage commercieel wordt leidt het opheffen van parkeerplekken als gevolg van de komst van de garage tot grote schaarste aan parkeerruimte.	1	W1	Zie antwoord voorgaande vraag.
De parkeergarage aan de Nieuwezijds Kolk is ook net te koop gezet.	11	W11	
Uit de plannen is niet duidelijk op te maken hoeveel parkeerders uiteindelijk gaan betalen voor parkeren en vergunningen.	1	C1	In de Nota van Uitgangspunten stelt het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum voor om parkeervergunninghouders conform het vergunningstarief toegang te geven tot de garage. Om dit te bekostigen zal het tarief van de parkeervergunningen iets moeten stijgen. Deze stijging is afhankelijk van de uiteindelijke benodigde stichtingskosten en de exploitatievariant.
Het verschil tussen de vergunningstarieven in Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Westerpark is	1	C1	De parkeertarieven voor parkeren op straat voor vergunninghouders in de Jordaan zijn momenteel al hoger dan in de Frederik Hendrikbuurt. Deze situatie zal blijven bestaan,

onhoudbaar als de stadsdelen een parkeergarage delen.			ook al komt er een ondergrondse parkeergarage. Stadsdelen hebben eigen beleidsvrijheid bij het vaststellen voor een tarief van een parkeervergunning.
De optie van Stadsdeel Centrum om dure garagevergunningen te verstrekken moet van tafel. Een dure vergunning tot wel 480 euro per half jaar zal leiden tot leegstand in de garage en extra parkeerdruk op straat.	1	C1	In de Nota van Uitgangspunten stelt het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum en Westerpark voor om parkeervergunninghouders conform vergunningstarief toegang te geven tot de garage. Om dit te bekostigen zal het tarief van de parkeervergunningen voor alle vergunninghouders in het betreffende stadsdeel iets moeten stijgen.
Ik ben tegen duurder parkeren.	1	C1	
Verkeer/verkeersdruk			
De stadsdelen kiezen voor de Parijse methode: verkeer faciliteren betekent verkeer aantrekken. Het Londense model waarin binnenstad-bezoekende auto's hoge tarieven moeten betalen is beter.	1	C1	
Het faciliteren van autobewegingen staat haaks op de ambities om te komen tot een schonere, beter bereikbare, veiligere en autoluwere stad.	1	C1	Het autobezit en het gebruik van de auto worden niet gestimuleerd door de komst van deze garage.
Per saldo worden er meer parkeerplaatsen gecreëerd, dus komt er extra verkeer.	4	W3/C1	Er worden per saldo niet meer parkeerplekken gecreëerd. Parkeerplekken verdwijnen op straat. Hiervoor komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen op straat terug. Parkeerplekken die verdwijnen, worden ondergronds gecompenseerd in de garage.
Een parkeergarage van een dergelijke grote omvang heeft een verkeersaanzuigende werking en leidt tot belasting van de omgeving.	58	W35/C23	De garage krijgt geen zeer grote verkeersaanzuigende werking is de verwachting. De garage is primair bedoeld voor bewoners, en in beperkte mate voor bezoekers. Deze parkeren hun auto's nu ook al in de buurten. Het aantal plekken in de garage blijft gelijk aan het aantal plekken op straat. Uit tellingen blijkt dat het huidig gebruik op straat de het percentage bezoekers/bewoners gelijk is aan het beoogde % parkeerplekken voor bewoners en bezoekers in de garage.
De verkeersaanzuigende werking van de garage is onvoldoende onderzocht.	6	W5/C1	De verkeersaantrekkende werking is onderzocht door een onafhankelijk adviesbureau. Hierbij is samengewerkt met en gebruik gemaakt van gegevens van de gemeentelijke Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer en de Dienst

			Parkeergebouwen Amsterdam. De laatste exploiteert diverse bewoners en bezoekersgarages in Amsterdam en heeft die exploitatiegegevens gebruikt.
Er zal meer verkeer op de Nassaukade komen omdat bezoekers van bewoners niet meer op straat kunnen parkeren.	4	W4	Een goed aangegeven parkeergarage met voldoende capaciteit met een ontsluiting via hoofdroutes zal leiden tot minder zoekverkeer in vergelijking met de huidige situatie.
Er moet uitgegaan worden van een realistisch verkeerscirculatieplan. Het gebruikte verkeersproductie-berekeningsmodel is van twijfelachtig niveau. Bij de berekening van de verkeersintensiteit wordt uitgegaan van metingen op zaterdag en zondagmiddag, terwijl de drukste tijdstippen de twee dagelijkse spitsuren zullen zijn.	102	WP86/C16	De beide dagelijks besturen delen die mening niet. De verkeersaantrekkende werking is onderzocht door een onafhankelijk adviesbureau. Hierbij is samengewerkt met en gebruik gemaakt van gegevens van de gemeentelijke Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer en de Dienst Parkeergebouwen Amsterdam. De laatste exploiteert diverse bewoners en bezoekersgarages in Amsterdam en heeft die exploitatiegegevens gebruikt.
In de Nota van Uitgangspunten wordt uitgegaan van 70 tot 80 auto's die tijdens de twee dagelijkse spitsuren in en uit de garage zullen gaan. Deze veronderstelling is absurd. Ongeveer de helft van de parkeerders, zo'n 300 auto's, zal tijdens de spitsuren in en uit de garage willen rijden. Dat kan niet, want daarvoor is de verwerkingscapaciteit van de toerit te klein. Er zullen lange rijen met wachttijden tot wel een uur. De opstellengte van 10 tot 15 meter zal veel te kort zijn, de luchtkwaliteit zal sterk verslechteren en het verkeer op de Nassaukade zal alleen maar toenemen.	12	W7/C5	De verkeersproductie is berekend op basis van reële gegevens, mede gebaseerd op gebruikgegevens van andere door parkeergebouwen geëxploiteerde garages. Omdat de beide dagelijks besturen filevorming op de Nassaukade absoluut onwenselijk vinden is in de NvU tevens een toets met een extreme piek uitgevoerd. Zelfs dan (bij 160 auto's per half uur) zal geen filevorming optreden. Hierbij wordt er tevens op gewezen dat de opstellengte langer is dan 10 tot 15 meter, aangezien de hellingbaan ook nog als buffer werkt. Wachtrijen voor in- en uitrijden worden in de garage opgelost. In de garage zelf sprake zal zijn van het gebruik van meerdere slagbomen. In de praktijk zal op de Nassaukade geen sprake zijn van wachtrijen.
Wij voorzien tijdens de spitsuren honderden langzaam rijdende, stationair draaiende auto's in onze buurt	1	W1	Zie voorgaand antwoord.
De verkeerscijfers kloppen niet. Zie ook de lange rijen die soms voor de Europarking (700	2	W2	Europarking is geen garage voor bewoners maar voor bezoekers. De beoogde Singelgrachtgarage Marnix is een garage die grotendeels bedoeld is voor

parkeerplaatsen) staan.			vergunninghouders. Dit betekent dat beide garages in het gebruik niet met elkaar vergelijkbaar zijn. Wachtrijen worden voor de Singelgrachtgarage niet verwacht.
De garage leidt waarschijnlijk tot een toename van niet-bestemmingsverkeer/bezoekersverkeer uit de wijde omgeving.	2	W1/C1	Dit wordt niet verwacht. De garage is voor 80 % bestemd voor bewoners en voor 20 % voor bezoekers. Dit % bezoekers komt overeen met metingen van het aantal bezoekers dat momenteel al op straat in de buurt parkeert.
De garage zal leiden tot drukte in straten die nu rustig zijn.	2	W1/C1	Een goed bewegwijzerde parkeergarage met voldoende capaciteit met een ontsluiting via hoofdroutes zal leiden tot minder zoekverkeer in de woonbuurt in vergelijking met de huidige situatie.
Lange wachtrijen zullen de doorstroom op de Nassaukade belemmeren.	2	W2	Omdat de beide dagelijks besturen filevorming op de Nassaukade absoluut onwenselijk vinden is in de NvU tevens een toets met een extreme piek uitgevoerd. Zelfs dan (bij 160 auto's per half uur) zal geen filevorming optreden. Hierbij wordt er tevens op gewezen dat de opstellengte langer is dan 10 tot 15 meter, aangezien de hellingbaan ook nog als buffer werkt.
De aanname dat mensen direct naar de parkeergarage zullen rijden en dat het zoek- en sluijverkeer in de omliggende buurten zal verminderen klopt niet. Het parkeergedrag van mensen zal niet veranderen. Mensen laden eerst uit voor de deur, zoeken dan naar een parkeerplaats dichtbij huis, op straat, en gaan pas als laatste uitweg naar de parkeergarage. Op basis hiervan kan verwacht worden dat er als gevolg van de garage juist meer verkeersbewegingen zullen ontstaan.	102	W86/C16	In de bewegwijzering naar de garage zal op de grote uitvalswegen worden aangegeven of er plaats is in de parkeergarage. Hierdoor weten mensen zich gezekeerd van een parkeerplek in de garage. Hierdoor wordt verwacht dat het zoekverkeer in de buurten eerder zal afnemen dan toenemen.
In de Nota van Uitgangspunten staat dat een parkeergarage in de directe omgeving van het Marnixbad een verkeersaantrekkende werking heeft. Dat geeft aan dat er meer verkeersaanbod zal zijn als gevolg van de garage.	2	W2	Dit staat niet als zodanig in de Nota van Uitgangspunten beschreven. Uit de gedane onderzoeken blijkt dit ook niet.
Er zijn nu geen rondrijdende auto's, dus is het	1	W1	

onduidelijk hoe het aantal rondrijdende auto's zal verminderen.			
---	--	--	--

Verkeersveiligheid			
De parkeergarage leidt tot onveiligheid bij de toerit.	3	W2/C1	Autos die wachten voor een plek in de garage, hebben ruim plek binnenin de garage. Het verwachte aantal extra autobewegingen bij de uitrit zal hierdoor niet per definitie leiden tot extra onveiligheid. Daar waar de verkeersstromen bij elkaar komen zullen adequate maatregelen worden genomen.
Door toename van verkeersdruk in de directe omgeving van de garage zal leiden tot onveiligheid en vergroot het risico van ongelukken.	4	W3/C1	Zie voorgaand antwoord.
De parkeergarage leidt tot samengaan van veel verschillende verkeersstromen: doorgaande auto's, parkeeders, fietsers, voetgangers, schoolgaande kinderen en wandelaars. Dit leidt tot grote risico's op ongelukken.	1	W1	De ontsluiting van de garage is nog in onderzoek. De drie voorliggende varianten worden beoordeeld op ruimtelijke en verkeerskundige consequenties. Het aantal extra autobewegingen op de Nassaukade zal niet per definitie leiden tot extra onveiligheid.
Een toerit in het Frederik Hendrikplantsoen vlakbij een school leidt tot gevaarlijke situaties.	1	W1	Hiernaar wordt zorgvuldig gekeken.
Parkeerdruk			
De aanname dat bewoners last hebben van geparkeerde auto's klopt niet. Mensen zijn hier juist komen wonen omdat er geen parkeerprobleem is.	3	W3	Landelijke onderzoeken wijzen uit dat bij een parkeerdruk van meer dan 85%, het aantal vrije parkeerplaatsen zo schaars wordt, dat het zoekverkeer in de buurt onaanvaardbaar wordt. De parkeerdruk in de Frederik Hendrikbuurt is onderzocht in november en december 2008, na 21.00 uur en bedroeg 86,9%. Op zondagen in de maanden september en oktober 2008 was de gemiddelde parkeerdruk 's middags 84,7% en in de avond 91,6%. Hiernaast is het doel van het project niet het 'oplossen van de parkeerproblemen in de buurten' maar het verbeteren van de openbare ruimte. Verbetering van de openbare ruimte wil zeggen minder parkeren op straat, meer ruimte voor

			voetgangers, fietsers groen en kinderen.
Er is geen parkeerprobleem, die komt er wel als parkeerplaatsen op straat worden opgeheven.	1	W1	Zie voorgaand antwoord.
De aanname dat er auto's rondrijden in de Frederik Hendrik- en Hugo de Grootbuurt op zoek naar een parkeerplaats klopt niet. Er is voldoende parkeerruimte.	5	W5	Zie voorgaand antwoord.
De parkeergarage leidt niet tot vermindering van de parkeerdruk, want er is geen parkeerdruk.	3	W2/C1	Zie voorgaand antwoord.
Onvoldoende is duidelijk gemaakt dat er sprake is van dusdanige parkeerdruk dat een project van een dergelijke ingrijpendheid en met een dergelijk kostenplaatje noodzakelijk is.	1	W1	Zie voorgaand antwoord.
Alleen in het weekend is sprake van hoge parkeerdruk. Dit komt door het gratis parkeren in Westerpark, terwijl in Centrum wel betaald moet worden, honderden Jordaanvergunninghouders niet in het Centrum kunnen parkeren omdat er markten gehouden worden en	3	W3	Zie voorgaand antwoord.
De Centrumzijde van de Singelgracht (Marnixkade) kent geen parkeerdruk.	2	C2	Ook hier is sprake van parkeerdruk die hoger is dan 85 %.
Iedere parkeerplek die van straat verdwijnt is winst. Op welke locaties worden parkeerplekken opgeheven?	2	C2	In hoofdstuk 3 van de Nota van Uitgangspunten (programma) staat een voorstel voor een opheffingsplan van parkeerplek op straat.
Opgeheven parkeerplekken dienen gebruikt te worden voor extra fietsparkeermogelijkheden en recreatieplekken.	1	C1	
Worden er ook parkeerplekken opgeheven rondom de Noorderkerk? Dat zou een zeer geschikte ruimte voor een mooi groot terras opleveren. Opheffen van parkeerruimte in de Westerstraat is heel gunstig voor de markten en	1	C1	Parkeerplaatsen rondom de Noorderkerk zitten op dit moment niet in het opheffingsplan. De Westerstraat is wel aangewezen als locatie waar een aantal parkeerplaatsen kan worden opgeheven.

het winkelend publiek. Nu is het er te vol.			
Ik ben tegen het opheffen van 800 straatparkeerplekken.	3	W3	
Ik ben tegen het verlies van parkeerruimte	20	W13/C7	
Uit de plannen blijkt niet dat de komst van de parkeergarage leidt tot verlichting van de parkeerdruk.	10	W4/C6	Zie voorgaand antwoord.
Luchtkwaliteit en vervuiling			
Het luchtkwaliteitsonderzoek in de Nota van Uitgangspunten is gebaseerd op schonere lucht in 2018. Dit is fictief. Wordt ook uitgegaan van schonere auto's in 2018? Het onderzoek dient zich te baseren op de situatie van 2009 en niet van 2018.	1	C1	De luchtkwaliteit in Amsterdam verbetert continu. Dit komt door schonere auto's, schonere industrie en beleidsmaatregelen gericht op lagere uitstoot van schadelijke stoffen in zowel Nederland als de rest van Europa. De Minister van VROM geeft jaarlijks een door de onafhankelijke experts van het RIVM opgestelde voorspelling van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit vrij. Het is wettelijk verplicht met deze waarden te rekenen bij de berekening van de luchtkwaliteit in het kader van de Wet Luchtkwaliteit. Deze waarden laten de komende jaren een dalende trend zien. Er is voor gekozen de luchtkwaliteit te berekenen in 2015 in plaats van 2018 omdat dat het verwachte moment van ingebruikname is. Dit is overigens naast logisch ook geheel in lijn met de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.
Het indicatieve onderzoek luchtkwaliteit in de Nota van Uitgangspunten volstaat niet. Het pas in de Programma van Eisen-fase diepgaand de gevolgen van de garage voor de luchtkwaliteit onderzoeken is onzorgvuldig.	2	W1/C1	Wettelijk gezien is er in deze fase van het project nog geen onderzoek nodig naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Een verplichting tot onderzoek is er pas bij een procedure in het kader van de WRO of in het kader van een verkeersbesluit. Beiden zijn op dit moment niet aan de orde. Er is uit het oogpunt van zorgvuldigheid en om later niet voor verassingen te komen staan voor gekozen in deze fase reeds zicht te krijgen op de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Op het moment dat de wettelijke plicht aan de orde komt zal een definitief onderzoek uitgevoerd worden dat aan alle eisen voldoet die de wetgeving voorschrijft.
De luchtkwaliteit gaat achteruit als de garage er komt. Dat komt door het kappen van bomen en de daarmee samenhangende verminderde opvang van fijnstof. Daarnaast leiden de	37	W27/C10	De berekening laten zien dat de luchtkwaliteit inderdaad verslechterd als gevolg van de komst van de garage. De verslechtering is echter niet in betekenende mate' (kleiner dan 1% van de norm voor stikstofdioxide) en daarmee wettelijk toegestaan. Het effect van groen op de luchtkwaliteit is niet eenduidig vast te stellen. Aan de ene kant vangen

verwachte wachtrijen tot extra luchtverontreiniging. Deze wachtrijen zorgen weer voor doorstroombproblemen, die op weer leiden tot extra luchtverontreiniging. Ook de toegenomen verkeersbewegingen als gevolg van de garage leiden tot extra luchtverontreiniging.			bepaalde bomen inderdaad fijn stof op. Aan de andere kant zorgen bomen er ook voor dat de verontreiniging zich minder goed verspreid. In deze notitie is een situatie berekend zoals die in het ontwerp is opgenomen.
De fout in het verkeersproductieberekeningsmodel heeft gevolgen voor de berekening van de luchtverontreiniging.	13	W11/C2	Beide db's beoordelen de berekeningsmodellen als juist.
Volgens de Nota van Uitgangspunten zal de keuze voor variant 2 leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit met 0,4 ug/m3. Dat is ook precies de grenswaarde wat betreft luchtverontreinigingsnorm. De stad wordt niet schoner, maar viezer door de garage.	1	C1	Door een vermindering van zoekverkeer zal de luchtkwaliteit op andere plekken verbeteren als gevolg van de parkeergarage. Daarnaast is een verslechtering van 0,4 ug/m3'niet in betekende mate' en daardoor wettelijk toegestaan.
De nabijheid van woningen en scholen verdraagt geen verslechtering van de luchtkwaliteit.	1	W1	Het besluit'Gevoelige Bestemmingen' is opgesteld ter bescherming van gevoelige bestemmingen. Hierin is vastgesteld dat er geen gevoelige bestemming gerealiseerd mogen worden op locaties 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen indien daar sprake is van een grenswaardenoverschrijding. De parkeergarage is geen gevoelige bestemming, ligt niet in de nabijheid van provinciale of rijkswegen en er is geen sprake van een grenswaardenoverschrijding. De wetgever acht de gezondheid hiermee voldoende beschermd
Als de toerit op het Frederik Hendrikplantsoen komt, zal dit tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leiden. Omdat er een grote school aan het plantsoen gevestigd is, is dit onaanvaardbaar.	1	W1	Zie voorgaand antwoord.
Er dient een zeer gedegen onderzoek naar de gevolgen van de garage voor de luchtkwaliteit uitgevoerd te worden.	13	W9/C4	Wettelijk gezien is er in deze fase van het project nog geen onderzoek nodig naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Een verplichting tot onderzoek is er pas bij een procedure in het kader van de WRO of in het kader van een verkeersbesluit. Beiden zijn op dit moment niet aan de orde. Er is uit het oogpunt van zorgvuldigheid en om later niet voor verassingen te komen staan voor gekozen in deze fase reeds zicht te krijgen op de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Op het moment dat de wettelijke plicht aan de orde komt zal een definitief onderzoek uitgevoerd worden dat aan alle eisen voldoet

			die de wetgeving voorschrijft
Als gevolg van de komst van de garage zal de hoeveelheid zwerfvuil toenemen. Hierdoor gaat de leefbaarheid van de buurt achteruit.	2	C2	Er is ons inziens geen relatie tussen de komst van de parkeergarage en de toename van de hoeveelheid zwerfvuil.
Er dient een saneringsplan voor verontreinigde grond en puin opgesteld te worden. Dit saneringsplan dient meegenomen worden in de plannen voor de garage.	1	C1	In een volgende fase van het project volgt een uitgebreider bodemonderzoek, op basis waarvan mogelijk een saneringsplan opgesteld kan worden.
Wandelpromenade			
De Nassaukade is niet geschikt voor een rustige wandelpromenade.	7	W5/C2	
De wandelpromenade gaat nu eindelijk ook in ons stadsdeel gerealiseerd worden. Dat is prima. De wandelpromenade geeft een historische dimensie terug aan deze voormalige buitensingel. Het maakt de sollicitatie van Amsterdam om de grachtengordel op de UNESCO Werelderfgoedlijst te krijgen alleen maar sterker.	2	C2	
De wandelpromenade is essentieel in het kader van de rehabilitatie van het historisch stadsbeeld. De promenade is essentieel om de herkenbaarheid van het historisch karakter van de Singelgrachtzone te vergroten.	1	C1	
De wandelpromenade zal onbereikbaar zijn, de Nassaukade is te druk en te gevaarlijk om over te steken.	14	W8/C6	Er zijn oversteekplekken op elk kruispunt met een verkeerslicht voor voetgangers en een zebrapad.
Omdat de parkeergarage komt, zal het veel drukker worden op de Nassaukade, waardoor de wandelpromenade nog onaantrekkelijker wordt.	15	W14/C1	
De wandelpromenade is een zoethoudertje, om	1	C1	

de emoties in toom te houden. Wie gaat daar nou wandelen?			
In ruil voor grote overlast van de nieuwe garage, krijgt de buurt een wandelpromenade cadeau waar niemand op zit te wachten.	1	W1	
Het is een onzinnig plan om een wandelpromenade te plannen naast het hoofdnet auto.	14	W8/C6	
Het aanleggen van verbindende groenstructuren in Amsterdam is niet realistisch,	1	W1	Doelstelling van de Singelgrachtzone is niet om een groene/ecologische verbindingszone 'te creëren.
De aanname dat er te weinig groen is en dat er dus meer groen gerealiseerd moet worden, klopt niet. De Nassaukadebuurt is blij met de grote pleinen, plantsoenen en monumentale bomen.	2	W2	
Steek geld en tijd in het onderhoud van het bestaande groen in plaats van het aanleggen van een wandelpromenade waarop niemand zit te wachten. Het onderhoud van de parkjes in de buurt laat zeer te wensen over. Het is niet geloofwaardig dat de nieuwe groenpromenade wel goed onderhouden zal worden.	2	W2	
De reeds gerealiseerde wandelpromenade bij het Rijksmuseum wordt niet gebruikt.	9	W3/C6	Naar aanleiding van deze vraag zal navraag worden gedaan bij stadsdeel Oud-Zuid. Specifiek op het onderwerp ' gebruik en tevredenheid van burgers' met de wandelpromenade.
Voor de wandelpromenade moet parkeerruimte opgeheven worden. Daarom komt er een garage. Als de wandelpromenade er niet komt, hoeft ook geen parkeerruimte opgeheven te worden. Dan hoeft de garage er ook niet te komen.	1	W1	
Aanleg van de wandelpromenade is ook mogelijk zonder het opheffen van de schuinparkeerplekken langs de Nassaukade. Geparkeerde auto's en wandelaars gaan heel goed samen.	11	W5/C6	

Behoudt het bestaande groen en de bomen. De buurt heeft geen behoefte aan nieuwe postzegelparkjes, pleintjes en wandelpromenades naast een snelweg.	1	W1	
Stop de wandelpromenade!	1	W1	
Bomen en Park			
Elke gepresenteerde variant gaat ten koste van waardevolle bomen.	15	W8/C7	Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk bomen en groen gespaard moet worden. Het klopt inderdaad dat lokaal een aantal bomen zullen moeten worden gekapt om de garage te realiseren. Aantallen te kappen bomen variëren tussen de 11 en 16 bomen. Er wordt zoveel mogelijk gekeken naar compensatie van groen.
De functie van bomen langs een verkeersader is het opvangen van fijnstof. Ze zijn dus belangrijk voor de luchtkwaliteit.	12	W6/C6	Het effect van groen op de luchtkwaliteit is niet eenduidig vast te stellen. Aan de ene kant vangen bepaalde bomen inderdaad fijn stof op. Aan de andere kant zorgen bomen er ook voor dat de verontreiniging zich minder goed verspreidt. Uiteraard is uitgangspunt dat bij het ontwerp van de garage zoveel mogelijk bomen worden gespaard.
In de de Nota van Uitgangspunten wordt geen aandacht gegeven aan de aantasting van de natuurwaarden, verlies van bomen en parkgroen.	2	W1/C1	In de nota van uitgangspunten staat als randvoorwaarde vermeld dat zoveel mogelijk groen en bomen bespaard moeten blijven.
Niet uit te sluiten valt dat alle bomen langs de Nassaukade en Marnixkade onherstelbaar beschadigd worden door aanleg van de garage. Het graven van een diepe put en het bouwen van een betonnen garagebak is zeer nadelig voor de bomen en hun wortels.	3	W3	Zie antwoord voorgaande vraag. Hier wordt bij het verdere ontwerp en de mogelijke bouw van de garage zorgvuldig naar gekeken.
Als de garage doorgaat zullen een flink aantal oude iepen en platanen gekapt moeten worden.	1	C1	Zie voorgaand antwoord.
De bewoners van de Marnixkade hebben al eerder voor behoud van de bomen moeten vechten. We kunnen weer opnieuw beginnen.	9	W2/C7	
Wat betreft de verschillende toeritvarianten: variant A. (promenadevariant) kost bomen en ondergraaft dus de doelstelling van de	12	W6/C6	

parkeergarage, namelijk meer groen op straat.			
Variant B. (watervariant) kost ook bomen en ondergraaft dus ook de groene doelstelling van de parkeergarage.	12	W6/C6	
Variant C. (Plantsoenvariant) kost ook bomen en ondergraaft dus ook de groene doelstelling van de parkeergarage.	12	W6/C6	
Een voetgangersentree in het Tweede Marnixplantsoen is een aantasting van dit voor de buurt zo belangrijke plantsoen.	1	C1	
Het Frederik Hendrikplantsoen is een parel aan het collier van Amsterdam. Blijf daar dus vanaf.	1	W1	Er is recent een motie aangenomen, waarin als doel staat dat de inrichting van het Frederik Hendrikplantsoen moet worden verbeterd. Bij het ontwerp van een eventuele toerit van de garage in het Frederik Hendrikplantsoen, wordt uiteraard gekeken naar zorgvuldige inpassing.
Kom niet aan onze plantsoenen en bomen!	3	W1/C2	
Die bomen maken de Singelgracht juist zo mooi.	1	W1	
Varianten en alternatieven			
Variant A., met de toerit op de wandelpromenade, gaat ten koste van groen en voldoet dus niet aan de doelstelling van de parkeergarage. Bomen zijn van groot belang voor de leefbaarheid van de Nassaukade en Marnixkade.	2	W1/C1	
Variant B., met de toerit in het water, gaat ten koste van groen en voldoet dus niet aan de doelstelling van de parkeergarage. Of herplant van bomen mogelijk is onduidelijk. In ieder geval roept alternatief B. veel vragen op, vooral wat betreft water- en stedenbouwkundige aspecten.	2	W1/C1	
Variant B., de watervariant: de doorvaartbreedte van de Singelgracht dient ongewijzigd te blijven.	1	C1	

Er moet voldoende ruimte overblijven tussen watertoerit en boten die op de aanlegplaatsen van de Marnixkade liggen.			
Variant C., met de toerit in het Frederik Hendrikplantsoen, gaat ten koste van voor de buurt belangrijke recreatieve karakter van dit plantsoen. Het plantsoen zal veranderen in een drukke en onveilige omgeving. De luchtkwaliteit zal drastisch verslechteren.	1	W1	
Variant C., de plantsoenvariant, gaat ten koste van het waardevolle Frederik Hendrikplantsoen. Toch heeft deze plek de voorkeur boven de andere twee varianten omdat het kleinste aantal bomen kost en de toerit organisch kunnen verdwijnen in het dan weer recreatieve park. Bijkomend voordeel is dat de wandelpromenade niet wordt onderbroken.	1	C1	
Indien de parkeergarage de enige mogelijkheid is om het blik van straat te krijgen en de voorgenomen wandelpromenade te realiseren, dan gaat mijn voorkeur uit naar Variant C., de plantsoenvariant.	3	W1/C2	
Variant C., de plantsoenvariant, wordt veel minder groen dan de projecties suggereren. Deze projecties negeren de verkeerskundige consequenties van de komst van de garage en toerit voor omliggende straten.	1	W1	
De variant waarin de toerit op de Marnixkade wordt gebouwd is bijzonder ongunstig. Het zal veel verkeer naar het Centrum toetrekken.	1	C1	
De variant waarin de toerit bij de Eerste Hugo de Grootstraat wordt gebouwd is bijzonder ongunstig. Het zal de doorstroming op de Nassaukade ernstig belemmeren en zal tot veel	1	W1	

overlast leiden.			
Locatiealternatief: de Singelgrachtgarage tussen het Marnixplein en het Eerste Marnixplantsoen. Volgens de Nota van Uitgangspunten is het nadeel van deze locatie dat de jachthaven dan weg moet. Maar bij het voorkeursrak moet ook een jachthaven weg.	2	W2	Deze locatie wordt als niet haalbaar beschouwd. Ten opzichte van de doelgroepen en de vervallen parkeerplaatsen ligt deze locatie minder centraal. De ontsluiting is vanaf de Nassaukade is wel voor de hand liggend. Nadelig aan dit alternatief is de ruimte voor de garage: maximale capaciteit voor een garage in dit rak is kleiner dan tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein. Hier komt bij dat de jachthaven inderdaad tijdelijk zou moeten worden verplaatst.
Locatie-alternatief: de Singelgrachtgarage in de Egelantiersgracht. Volgens de Nota van Uitgangspunten moet te dicht op de woningen gebouwd worden. Maar dat is op de Nassaukade ook zo.	2	W2	Deze locatie wordt als niet haalbaar beschouwd. De locatie ligt minder centraal in het plangebied en de ontsluiting voor het autoverkeer loopt door de Jordaan. De locatie is ook dermate smal dat dit de configuratie mogelijkheden voor het verkeer in de garage sterk beperkt. Achterliggend argument hiernaast is nog dat de bouwwerkzaamheden dicht langs de gevels moeten worden uitgevoerd. Laatste punt is dat deze gracht een uniek Amsterdams karakter bezit.
Locatiealternatief: Uit een onderzoek uit 2007 van Grontmij Parking Consultants blijkt dat een parkeergarage onder het Frederik Hendrikplantsoen zeer goed mogelijk is. Er kan zelfs een parkeergarage van 1.720 parkeerplekken, verdeeld over twee lagen, gebouwd worden. Dit is een veel goedkoper alternatief. Het verschil tussen deze garage en een garage onder water kan wel oplopen tot 20.000 euro per gerealiseerde parkeerplek.	1	W1	Het bouwen van een parkeergarage onder het Frederik Hendrikplantsoen wordt als niet haalbaar beschouwd. De bouw van een garage onder dit plantsoen zal ten koste gaan van een aantal zeer beeldbepalende monumentale bomen in dit plantsoen. Om deze reden heeft geen verder haalbaarheidsonderzoek plaatsgevonden naar een ondergrondse parkeergarage op deze locatie. Op het moment dat eventueel een toerit komt in het FH-plantsoen voor de Singelgrachtgarage/Marnix, dan moet deze landschappelijk en stedenbouwkundig zeer zorgvuldig worden ingepast. Deze mag niet ten koste gaan van het bijzondere karakter van het plantsoen en van de monumentale bomen die er staan.

Concept
18 mei 2009

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Westerpark

Nota van Antwoord Singelgrachtgarage Marnix

Bijlage 3 Notulen inspraakavond 20 april 2009



Gemeente Amsterdam

Stadsdeel Westerpark

Sector Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Afdeling Ruimtelijk Beleid en Planontwikkeling

Notulen

Pagina	I 1 van 15
Vergaderdatum	20 april 2009
Locatie	Verzorgingshuis De Poort, Hugo de Grootkade
Vergadering	Inspraakbijeenkomst concept-Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage-Marnix

1. Opening

Voorzitter A. Daalder opent de bijeenkomst om 19.30 uur en heet iedereen welkom. Op deze inspraakavond kunnen bewoners en belanghebbenden reageren op de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage/Marnix. Namens beide stadsdelen zijn de verantwoordelijke wethouders en het gezamenlijke ambtelijk projectteam aanwezig. De voorzitter geeft het woord aan wethouder Dirk de Jager van Stadsdeel Westerpark.

2. Welkomswoord portefeuillehouder

Namens wethouder Eric Koldenhof van Stadsdeel Centrum heet wethouder Dirk de Jager van Stadsdeel Westerpark alle aanwezigen hartelijk welkom op deze inspraakavond. Vanavond is de inspraakavond voor het bouwen van de Singelgrachtgarage. Beide politiek-bestuurlijk verantwoordelijke wethouders en het gezamenlijk ambtelijk team zullen voornamelijk goed luisteren, vragen beantwoorden en onduidelijkheden proberen weg te nemen.

3. Het proces

Doel van deze inspraakavond is het inventariseren van inspraakreacties van bewoners en belanghebbenden op de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtgarage-Marnix.

Margot Lötters, projectleider, stelt dat de planontwikkeling en besluitvorming rondom de parkeergarage als volgt is:

- Initiatiefase: heeft in 2008 geleid tot de Startnotitie
- Uitgangspuntenfase: heeft nu geleid tot de Nota van Uitgangspunten
- Definitiefase: zal eventueel eind 2009 leiden tot het Programma van Eisen. Een definitief besluit over het wel of niet bouwen van de parkeergarage wordt begin 2010 verwacht.
- Ontwerpfase
- Realisatiefase.

De inspraak van vanavond draait om de Nota van Uitgangspunten. De inspraakperiode loopt van 8 tot en met 29 april 2009.

De notulen van de inspraakavond, inclusief overige schriftelijke inspraakreacties, worden aan de Nota van Uitgangspunten toegevoegd. Deze volledige Nota zal besproken worden in de meningsvormende raadscommissie-vergadering (Centrum) en Forum (Westerpark). Op deze vergaderingen kunnen bewoners inspreken. Vervolgens zullen beide deelraden afzonderlijk een besluit nemen over wel of niet doorgaan naar de definitiefase van het project en daarmee het opstellen van het gedetailleerde Programma van Eisen.

Meningsvormend:

2 juni 2009: Raadscommissie Stadsdeel Centrum bespreekt de Nota

9 juni 2009: Forum Stadsdeel Westerpark bespreekt de Nota

Besluitvormend:

23 juni 2009: deelraad Stadsdeel Westerpark neemt besluit over de Nota

25 juni 2009: deelraad Stadsdeel Centrum neemt besluit over de Nota

Nu fase Nota van Uitgangspunten – daarna Programma van Eisen

Zelfs al wordt de Nota van Uitgangspunten door de politiek goedgekeurd, dan nog moet uit het Programma van Eisen blijken of ontwikkeling van de Singelgrachtgarage haalbaar en wenselijk is. Begin januari 2010 wordt een definitief besluit genomen over het al dan niet daar doorgaan van de garage. Tot die tijd loopt het haalbaarheidsonderzoek. Voornaamste reden waarom niet onmiddellijk het veel gedetailleerdere Programma van Eisen is opgesteld, zijn de kosten van het gedetailleerde onderzoek die daaraan verbonden zijn.

Als het Programma van Eisen er komt, volgt weer een nieuwe inspraakronde.

Wijziging stadsdeelgrens

Als besloten wordt het Programma van Eisen op te stellen, zal ook de voorbereidingsprocedure om het bestemmingsplan te wijzigen in gang gezet worden. Om te zorgen dat straks niet twee maar slechts één bestemmingsplanprocedure gevolgd kan worden, dient allereerst de grens tussen de beide stadsdelen enige meters verlegd te worden. De grens loopt nu midden over het water van de Singelgracht. Na wijziging zal de stadsdeelgrens verschuiven naar de kade. Hierdoor ligt het hele rak waarin de garage gepland staat in Stadsdeel Westerpark. Overigens behouden na deze stadsdeelgrenswijziging bewoners en belanghebbenden van beide stadsdelen recht in inspraak. Als het Programma van Eisen wordt goedgekeurd is sprake van een definitieve realisatie van de garage.

Medio mei krijgen insprekers reactie op al hun inspraakvragen en –opmerkingen.

Inspraak

De voorzitter verzoekt de aanwezigen om door middel van handopsteken aan te geven hoe men tegen het project aan kijkt. In het algemeen kan gesteld worden dat een grote meerderheid van de circa 105 aanwezige insprekers tegen de komst van de garage is. Er zijn ook een aantal voorstanders aanwezig. Tenslotte zijn er ook een aantal mensen die nog geen mening hebben of deze niet laten weten. Het grootste deel van de aanwezigen woont aan de Nassaukade en Marnixkade en de straten eromheen. Uit handopsteken blijkt dat circa 65% van de aanwezigen een auto heeft.

Inspraakreacties zijn voorzien van naam en straatnaam, voorzover insprekers deze noemen.

De inspraakronde begint met een gedicht, geschreven door een aantal kinderen van de Marnixkade. De kinderen zijn tegen de bouw van de garage en zijn een actie gestart. Er zijn brieven geschreven en handtekeningen opgehaald, die aan wethouder Koldenhof overhandigd worden. Boodschap van de kinderen is: stop de Singelgrachtgarage, wij

willen niet dat ons huis inzakt, heel veel mensen zijn tegen, waarom doen jullie dit eigenlijk? Het publiek applaudisseert.

Hans Bos, Marnixkade, heeft een onderneming in de Jordaan. Hij betreurt het verdwijnen van zoveel parkeerplaatsen op straat. Dat is onhandig voor klanten, die lange loopafstanden zullen moeten afleggen. Hem ontgaat de zin van de voorgestelde wandelpromenade langs de Singelgracht. De parkeergarageplannen zijn heilloos en niemand gaat er bij winnen.

Esther Koch, Marnixstraat, is gewoon tegen. Huizen zullen verzakken en parkeerplekken op straat zullen verdwijnen.

Anne Blom, Marnixkade, is tegen. Huizen zullen verzakken. Het is onduidelijk hoe zo'n dure garage gefinancierd zal worden, parkeervergunningen zullen in ieder geval veel duurder worden. De garage zal veel meer verkeer aantrekken, zeker tijdens spitsuren, terwijl het nu al zo druk is.

Sandra van Oldenstra vraagt waar bewoners moeten parkeren als bezoekers de garage eenmaal ontdekt hebben. Bezoekers zullen alle plaatsen innemen. Ze wil ook weten of de deelraden financieel garant staan als de huizen gaan verzakken.

Armand Schouten, Marnixkade, vraagt naar de gevolgen van de stadsdeelgrenswijziging. In welk vergunningsgebied wonen bewoners van de Marnixkade daarna? En de boten die op het water liggen, veranderen die dan van Stadsdeel?

Wethouder Koldenhof antwoordt dat bewoners niet van stadsdeel zullen veranderen. De grens van het stadsdeel loopt nu midden over het water van de Singelgracht en verschuift naar de kade. De status van de boten moet zo geregeld worden dat de bewoners Centrubewoners blijven.

Een bewoonster wijst op de jachthaven die in het rak ligt. Wat gebeurt daarmee? En het Marnixbad, hoe zit het daarmee?

Wethouder Koldenhof antwoordt dat de jachthaven tijdens de bouw van de garage tijdelijk weg moet, maar na afronding van de bouw weer terugkomt. Ook de woonboten zullen tijdelijk weg moeten. Ook bij het vervangen van de kademuren is dat de normale procedure.

Jan Willem Verhoven, Marnixkade, wil weten hoe de in- en uitritten eruit gaan zien. Zal de toerit tot een verstoring van de wandelpromenade leiden? Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de garage?

Bernhard Leideritz, Nassaukade, stelt dat ondergronds parkeren geen oplossing is voor het echte probleem. Auto's zullen naar het Centrum blijven komen. Die willen op straat parkeren. Daarvoor is ruimte zat. Het voorstel om 40 tot 60 miljoen euro in de gracht te gooien heeft als enige gevolg dat van twee kanten 800 auto's heen en weer zullen rijden. Dat is veel geld voor het niet oplossen van een probleem. We wonen nu eenmaal in een stad, het is hier druk. Al die mooie plannen voor herinrichting van de openbare ruimte, het

zal allemaal wel. Inspreker wil graag weten wat voor expertise de stadsdeelambtenaren eigenlijk hebben, want hij heeft er geen hoge pet van op.

De heer Hoeve, Marnixkade, is tegen. Hij vraagt wanneer in de door de projectleider beschreven projectstappen een moment van bezinning zal zijn, zodat de burgers het plan kunnen afschieten.

Tinto van Katen, Nassaukade, keek in 1955 uit op een prachtige boulevard, maar dat hoeft niet terug te komen. Het verbaast hem dat er zo weinig aandacht is voor de bomen. Voor de deur staan twee gezonde iepen, die kennelijk gewoon gekapt kunnen worden. Iepen zijn bijna uitgestorven.

Joshua Spijker, Nassaukade, is tegen. Hij zet vraagtekens bij het rekenmodel van de verkeerskundige aspecten. Hierin wordt uitgegaan van een garage van 800 plekken, waar gemiddeld in twee uur tijd 73 auto's in en uit zullen rijden. Dat kan nooit kloppen. Over een lengte van 160 meter zullen bomen gekapt moeten worden. Hij ziet geen enkele verbetering van de woonomgeving, in tegendeel, de ingang van de garage komt vlak voor z'n deur te liggen. In plaats van bomen, verwacht hij een lange rij wachtende uitlaatgassen spuwende auto's.

Paula Leideritz, Nassaukade, stelt dat deze inspraakavond een herhaling van zetten van de Informatieavond van 25 maart is. Toen bleek al dat er geen maatschappelijk draagvlak is voor de garage.

Een bewoonster sluit hierbij aan en zegt dat voornamelijk geen antwoord op vragen wordt gegeven. Er wordt steeds verwezen naar toekomstige onderzoeken. Het ontbreekt de stadsdelen aan voldoende expertise om een groot project voor te mogen leggen.

In reactie stelt wethouder De Jager dat er bewust voor gekozen is om bewoners in zo vroeg mogelijke fase van het project bij de plannen te betrekken. Dat betekent wel dat een aantal zaken gewoon nog niet bekend zijn, omdat die pas in een latere fase van het project onderzocht worden. De informatieavond van 25 maart was bedoeld om de bewoners zoveel mogelijk informatie te geven over de garageplannen, zodat mensen goed geslagen ten ijs konden komen op de inspraakavond.

Een bewoonster is benieuwd of de mening van bewoners wel serieus wordt genomen.

Wethouder De Jager zegt dat alle meningen serieus worden genomen, maar dat er sprake van verschil in opvattingen kan zijn.

Paula Leideritz verwijt het bestuur gebrek aan collectief geheugen. In 1997 was er al een Nota van Uitgangspunten Singelgrachtzone, van Guusje ter Horst, met daarna een Nota van Ruimtelijke Voorwaarden, vastgesteld door zes deelraden. Centraal punt: de Singelgracht met z'n parels van bomen als het Collier van Amsterdam. In die nota staat dat er geen ondergrondse garages mogen komen omdat die schade zouden berokkenen aan de bomen. Een ondergrondse garage is dus niet mogelijk omdat dan van de randvoorwaarden van genoemde Nota van Ruimtelijke Voorwaarden afgeweken moet worden.

Overigens stond in de eerste Nota van 13 maart 2009 met betrekking tot voorwaarden van de ruimtelijk ordening: onder deze voorwaarden is het niet mogelijk om de parkeergarage onder de singelgracht te maken, met in- en uitritten vanaf de Nassaukade. Er zijn drie mogelijkheden: er worden concessies gedaan aan de randvoorwaarden, ontsluiting van de parkeergarage niet via de Nassaukade, alternatieve locatie voor de parkeergarage. Wat staat in de laatste Nota van Uitgangspunten, en daar is de slimme ambtenaar, Dan is het helemaal weggeschreven. Het kan dus nu wel, terwijl het volgens de eerdere uitgangsnota niet kan.

Wethouder De Jager zegt dat nagekeken zal worden wat er exact is afgesproken.

Mathilde Herkshoven, Marnixkade, is tegen. Al dat gepraat over verbetering van de openbare ruimte en groen neemt niet weg dat centrumbewoners, en in het bijzonder Marnixkadebewoners, totaal niet op de hoogte zijn van welke plannen dan ook.

Erik Schuurmans is ook tegen. Hij is benieuwd hoe het bestuur zaken als huisverzakking, overlast door lopende mensen langs de huizen, verslechterende groenvoorzieningen en teruglopende luchtkwaliteit dermate in perspectief weet te plaatsen dat het bouwen van een garage dat allemaal waard is. Als de garage er eenmaal is, kunnen de bewoners fijn uitlaatgassen happen in het park.

Volgens een medewerker van het Marnixbad is ondergronds parkeren niet per definitie een slecht idee. Hij vraagt zich af hoeveel overlast de bouw van de garage voor het Marnixbad en z'n bezoekers zal opleveren. Kunnen zwemmers vanuit het bad naar buiten blijven kijken?

Een bewoner uit z'n diepe angst voor verzakking van de huizen en de verkeersoverlast. De garage levert alleen winst op voor het bedrijf dat over een aantal jaren de exploitatie zal overnemen. Zie de garage aan de Nieuwezijds Kolk, die nu door Qpark is overgenomen. Inspreker wordt doodmoe van al die bestuursmantra's, alle stadsdelen proberen het steeds weer: we gaan een groot duur project maken en dat doen we voor de spelende kinderen en het mooie groen. Enige tijd later wordt de garage dan verkocht, kassa! Inspreker adviseert de aanwezigen om aandelen in de garage te kopen.

Een bewoner spreekt van parkeerfonds-mantra's, de grote promotor van ondergronds parkeren.

Marian Duppe, Nassaukade, heeft op de website van istadsmens.nl een gephotoshopte foto gezien van een aantrekkelijke wandelboulevard langs de Nassaukade die een veel minder kostbaar is dan de geplande wandelboulevard. Zij adviseert de politici en projectorganisatie om de website te bekijken. De auto's staan er nog gewoon en het ziet er goed uit.

Mark van Velzen, Van Oldenbarneveldtplein, vindt het pervers dat er 75.000 euro per parkeerplek wordt geïnvesteerd om een niet bestaand probleem op te lossen. Als er zoveel geld beschikbaar is, besteed dat dan aan milieumaatregelen, bijvoorbeeld woningisolatie. Die garage doen we dan over een jaar of dertig wel.

Margareth Verhulst, Marnixkade, zegt dat draagvlak niet gecreëerd wordt door het simpelweg op te schrijven. Er ontbreekt nog zoveel informatie in de Nota van Uitgangspunten, er moet nog zoveel onderzoek gedaan worden. Op basis van wat er nu ligt kunnen nog geen conclusies getrokken worden. Nu wordt gesteld dat binnen een jaar de uitkomsten van al het archeologisch, verkeerskundig, planologisch en milieutechnisch onderzoek bekend zullen zijn. Maar waarschijnlijker is dat dat twee tot vier jaar gaat duren. Inspreker wil weten wat het realistische tijdpad is. Als er dan toch een wandelpromenade komt, waarom wordt die dan niet mooi, in plaats van de voorgestelde bekleding met bakstenen? En als er dan toch een garage komt, waarom dan niet gelijk een hele grote?

Rian van Brussel, Marnixkade, vraagt zich af of de onlangs mooi geherprofileerde Marnixkade nu weer op de schop moet en daarmee het geld van de herprofilering voor niets besteed is. Dat zou zonde zijn. Wat betreft bomen staat in de Nota dat een deel waarschijnlijk herplant kan worden. Maar in het rapport staat ook dat binnen een straal van 2,70 meter van de stam geen verstoring mag plaatsvinden door kabels, funderingen, waterstandsverschillen en zo meer. Hoe rijmt zich dat met de garage? Bewoner heeft nog veel meer vragen, maar zal die schriftelijk indienen.

Een bewoner van de Nassaukade zegt dat de hele Nota van Uitgangspunten zo geschreven is dat de garage er gewoon komt. Daar zorgt het bestuur wel voor. Die spreekt van een mooie openbare ruimte met brede stoepen, maar de rijbaan aan de Nassaukade komt anderhalve meter dicht bij de huizen te liggen. Waar komt die brede stoep dan? De verkeersdruk zal ernstig toenemen, zeker omdat de ingang aan de Nassaukade komt. Wat betreft de bomen stelt hij dat de gemeenteraad heeft vastgesteld dat maximaal een boom mag ontbreken om het stadsgezicht niet aan te tasten, maar nu wordt voorgesteld om een hele rij bomen weg te halen. Dat mag niet van de centrale stad.

Een bewoonster vraagt zich af wat de aanwezigen hier nou eigenlijk zitten te doen. Het bestuur luistert toch niet, dat blijkt wel uit het ongeldig verklaren van het referendum over de NoordZuidlijn. Iedereen was tegen, maar het ging gewoon door.

Louis de Lagh, Jordaan, vraagt hoeveel de garage gaat kosten. Hij zegt dat de garage niet als prioriteit gezien kan worden. Je kunt het geld maar een keer uitgeven. Er zit een groot financieel gat aan te komen als gevolg van het mislukken van de NoordZuidlijn: metrogate. Hij adviseert het bestuur om eerst het financiële gat te bepalen voordat aan de garage begonnen wordt. De stichtingskosten zijn 70.000 euro per parkeerplaats. Maar het is onduidelijk waar dit bedrag vandaan komt, omdat bewoner tot een veel hoger bedrag komt van wel 300.000 euro per parkeerplaats.

Een bewoonster stelt dat er geen sprake is van een parkeerprobleem, misschien alleen in het weekend een beetje, maar dat komt ook omdat parkeren dan gratis is aan de Westerparkkant en niet in het Centrum.

Een bewoonster stelt dat er belangrijkere problemen in de wereld zijn: klimaatcrisis, kredietcrisis, veel ziektes en ook de dood gaat maar door. Het aantal crises zal zich alleen maar vermeerderen. En dan hebben we het nu dus over een parkeergarage? De politiek moet zich met belangrijke dingen bezighouden.

Een bewoner vraagt of de puist die tegenover het Marnixbad is ingetekend definitief is. In dat geval kan de aanleg van de wandelpromenade wel vergeten worden. Verder zegt hij dat in de Nota van Uitgangspunten een aantal alternatieven voor de locatie van de garage genoemd worden, bijvoorbeeld onder het Frederik Hendrikplantsoen. Daarvoor is niet gekozen vanwege de aanwezigheid van monumentale bomen. Die zijn kennelijk belangrijker dan onze monumentale huizen. Parkconsult, een onderdeel van Grontmij, heeft overigens berekend dat een parkeerplek op straat 3.500 euro kost, terwijl een plek onder het water 70.000 euro kost. Er wordt dus gekozen voor de allerduurste oplossing van het parkeerprobleem.

Menno Timmer, Nassaukade, wil een correctie van de notulen van de Informatieavond van 25 maart jl. Daarin staat dat wethouder De Jager blij is met de grote betrokkenheid van bewoners bij de garageplannen. Maar de bewoners zijn niet betrokken, ze zijn tegen, ook op die avond al.

Wethouder De Jager zegt dat wat in de notulen staat door hem is gezegd en ook zo bedoeld is. Betrokkenheid hoeft geen instemming te betekenen.

Een bewoner spreekt van een marketingtruc eerste klas. Het doel van de plannen is het verplaatsen van de parkeerdruk van Centrum naar Westerpark. Om die plannen er door te drukken schermt het bestuur met een zogenaamd mooie wandelpromenade. Er is nooit onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van die promenade.

Een bewoner zegt dat het bestuur wel kan proberen om bomen te sparen, maar als puntje bij paaltje komt kapt de aannemer de bomen gewoon om. Dat is ook gebeurt bij de aanleg van het Marnixbad. De monumentale bomen waren ineens weg.

Een bewoner wil weten hoe het zit met de verdeling van parkeerplekken tussen de twee stadsdelen. Is het nou 400-400 of 200-600?

De heer Nielse, Marnixkade, vindt het vreemd dat bewoners opgescheept worden met een raar prestige object en dat er geen alternatieven worden aangereikt waaruit bewoners kunnen kiezen.

Jakob Simons, Marnixkade, is tegen. Het is een achterlijk plan. Hij spreekt van misleiding. Met mooie filmpjes en plaatjes wordt aangetoond dat de grote bomen zogenaamd blijven staan. Het hele project wordt door de strot van de bewoners geduwd, ze zijn al aan het baggeren. Het is allemaal al besloten. Niemand is naar de huizen komen kijken. Die kunnen al dat graaf niet aan. Bewoner heeft handtekeningen verzameld. Deze worden overhandigd.

Joep van Kesteren, Bomenwerkgroep Westerpark, is tegen het omkappen van bomen. Als de plannen voor de garage doorgang vinden, zullen er volgens hem sowieso al 70 van de 103 bomen moeten verdwijnen. Dat is merkwaardig, want de Singelgrachtbomen vallen onder het Hoofd Groenstructuurplan Amsterdam, maar dat plan wordt in de stukken nergens genoemd. Het hoofdgroenstructuurplan is heel duidelijk: je moet met je tengels van de bomen afblijven. En aangezien het hoofdnet auto, hoofdnet fiets, hoofdnet bus en

noem maar op, wel heilig zijn, is dit groenstructuurplan het ook. Dan de kwestie van fijnstof. Iedere boom haalt ieder jaar gratis 1000 kg fijnstof uit de lucht. Bij 103 bomen spreken we over 103.000 kg per jaar. Als de bomen gekapt worden gebeurt dat niet meer. Terwijl de hoeveelheid fijnstof door de enorme verkeersaanzuigende werking van de garage alleen maar toeneemt. Het gaat om 800 auto's per dag, die 's ochtends en 's avonds uit en weer in de garage rijden, in totaal dus 1600 verkeersbewegingen, dat is per jaar 584.000 verkeersbewegingen die er zomaar bijkomen. Voor de buurt is dat een enorme toename. Tenslotte is het volgens hem niet mogelijk om pal langs de wanden damwanden te slaan, zonder noodlottige gevolgen voor de bomen. Dat betekent dat er totale kaalslag aan beide kanten van het hele rak gaat plaatsvinden als de plannen doorgang vinden. Terwijl voor de inrit ook nog eens een boom of tien weggehaald moeten worden. Als je de bomen wil sparen zul je minimaal vijf meter uit de kant moeten werken.

Luuk Helleman, Nassaukade, is tegen. Hij vindt het bezwaarlijk dat hij pas afgelopen vrijdag de notulen van de Informatieavond van 25 maart jl. heeft ontvangen. Beloofd was dat alle gestelde vragen beantwoord zouden worden, maar dat is niet gebeurd. Met name de vraag over het verkorten van de wachtlijsten voor parkeervergunningen in het Centrum is niet beantwoord. Hij maakt bezwaar tegen het gebruik van de foto van de wandelpromenade bij het Rijksmuseum als voorbeeld van hoe het er langs de Nassaukade ook uit kan gaan zien. Appels worden met peren vergeleken. Het Rijksmuseum is een heel ander stuk van Amsterdam en er komt daar ook geen parkeergarage onder de promenade. Hij vraagt zich af hoeveel overlast 24 maanden bouwen op gaat leveren. Is er onderzoek gedaan naar mogelijke verzakking van de huizen? Hij verwacht dat het antwoord op die vraag 'dat weten we nog niet' zal zijn. Het is belachelijk. Bewoners hebben nu al te maken met een verstoorde waterhuishouding en volle kelders. Als er een grote bouwput bij komt, zullen woningen nog vochtiger worden en staan bewoners met de voeten in het water. 96% van de aanwezigen vanavond zijn tegen, bewoners willen die garage niet.

Robert Sluithof, Van Oldenbarneveltstraat, maakt zich zorgen om de waterhuishouding. Als die grote bak er komt, hoeven bewoners niet meer naar het Marnixbad, dan kunnen ze in hun eigen kelder zwemmen.

Henk Min, Marnixstraat, vraagt wat de gevolgen van samenvoeging van de westelijke stadsdelen zal zijn. Misschien kan een geschiktere locatie voor de garage gevonden worden.

De heer Gerth spreekt namens alle bewoners van zijn huis, die zijn allemaal tegen. De unieke grachtengordel mag niet veranderd worden. Bestuurders zijn er voor de bevolking en niet andersom.

Reindelf Rustema, Van Oldenbarneveltstraat, vraagt zich af hoe inzichtelijk gemaakt kan worden hoeveel voor- en tegenstanders er zijn onder de mensen die vanavond niet aanwezig zijn. Hij vraagt zich af hoe het zit met het dualisme. De bestuurders hebben een plan, de bewoners worden vertegenwoordigd door de deelraadsleden. Maar hadden die de deelraadsleden vanavond eigenlijk niet aanwezig moeten zijn? Zijn ze uitgenodigd? Of moeten we met z'n allen naar de deelraadsvergaderingen van 2 en 9 juni? Hoe wordt het dualisme eigenlijk vormgegeven?

De heer Aaldries is tegen. Vragen die gesteld zijn op de Informatieavond zijn niet beantwoord. Hij wijst op de vraag die gesteld is naar de mogelijkheid van een groot parkeerterrein bij de Centrale Markthallen. Hij is ook tegen de wandelpromenade. Er zal alleen sprake zijn van een parkeerprobleem als die promenade er komt. Maar de promenade is al een voldongen feit, daar kan niemand nog iets aan doen. Terwijl er heel veel alternatieven zijn, het kan allemaal heel anders. In het verleden, toen de herinrichting van de Nassaukade ter discussie stond, gaf wethouder De Jager aan dat niet van het Singelgrachtprofiel afgeweken kon worden. En nu kan het ineens wel?

De heer Mueler, Marnixkade, heeft de notulen van de Informatieavond van 25 maart jl. niet ontvangen.

Jan Groot, Hugo de Grootkade, was ook aanwezig bij de inspraakavond op 18 maart jl. over de plannen met de Frederik Hendrikbuurt. De komende jaren zullen huizenbezitters gemiddeld 25.000 euro op tafel moeten leggen voor de complexgewijze aanpak van het Stadsdeel. Datzelfde Stadsdeel komt nu met een plan voor een parkeergarage van 50 miljoen euro, terwijl beweerd wordt dat er geen geld is om bewoners financieel te ondersteunen bij het bouwkundig op orde brengen en isoleren van hun huizen. De parkeergarage is een prestige-project, zodat de wethouder daarna kan zeggen: kijk eens, dat heb ik gebouwd.

Een bewoonster wil weten of de uiteindelijke beslissing om de garage wel of niet te bouwen gekoppeld is aan de uitkomsten van het onderzoek naar het kostenplaatje van de NoordZuidlijn.

4. Reacties van portefeuillehouders op de inspraak

In reactie op de inspraak geeft wethouder De Jager aan dat gezien de grote hoeveelheid vragen en reacties alleen op hoofdpunten kan worden ingegaan. In de beantwoording van inspraakreacties zal gedetailleerd antwoord gegeven worden.

De wethouder constateert dat er hier vanavond veel verzet is tegen de plannen om een garage onder de Singelgracht te bouwen. Toch is het belangrijk dat de gepresenteerde Nota van Uitgangspunten de voorlopige uitkomst is van een veel eerder gestart breder democratisch proces. In beide stadsdeelraden is het onderzoeken van de haalbaarheid van de Singelgrachtgarage opgenomen in de programma-akkoorden. De politieke meerderheid steunt het streven naar het verbeteren van de openbare ruimte en het meer ruimte geven aan groen, voetgangers en fietsers. In dit voornemen past het verplaatsen van geparkeerde auto's van straat naar een ondergrondse parkeergarage.

Nota van Uitgangspunten en inspraak

Om te onderzoeken of een dergelijke garage haalbaar en wenselijk is hebben beide dagelijkse besturen van de Stadsdelen een gezamenlijk ambtelijk team gevormd en deze opdracht gegeven de haalbaarheid van de garage te onderzoeken. Het resultaat is de Nota van Uitgangspunten. Bewoners en belanghebbenden kunnen vervolgens over de Nota inspreken of schriftelijk commentaar en vragen indienen. De inspraakreacties worden bij de Nota gevoegd. Op basis van de Nota, inclusief de inspraakreacties, nemen

beide stadsdelen een besluit over wel of niet doorgaan naar de volgende fase van het proces.

De bestuurders zijn ervan overtuigd dat de garage een goed plan kan zijn en een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de openbare ruimte. De inspraakreacties wijzen op veel tegenstand en zorgen. Het is aan beide democratisch verkozen stadsdeelraden om een en ander te wegen, in perspectief te plaatsen en een besluit te nemen. Als dat besluit eenmaal is genomen en het is positief, dan hebben bewoners en belanghebbenden in de volgende fases weer inspraakmogelijkheden.

Verkeer

Omdat sprake is van 1-op-1 compensatie van bovengrondse en ondergrondse parkeerplekken worden geen extra verkeersbewegingen in de buurt verwacht. De 800 auto's die in de garage kunnen, staan nu voor een groot deel op straat. Als de garage er eenmaal is, vermindert het zoekverkeer, omdat parkeerders gericht naar de garage zullen rijden. Er is gekozen voor een bewonersgarage in de buurt en niet aan de rand van de stad, omdat parkeerders niet te ver van huis willen parkeren. Pas in de volgende fase van het project zullen onderzoeksresultaten uitwijzen of verwacht kan worden en in welke mate de garage leidt tot een hogere concentratie van luchtvervuiling en verkeersconcentratie. Sowieso moet de garage voldoen aan de strenge geldende luchtkwaliteits- en verkeersveiligheidsnormen.

Wandelpromenade

Alle stadsdelen die grenzen aan de Singelgracht hebben zich in een convenant verbonden om de wandelpromenade te ontwikkelen omdat die toegevoegde waarde aan de openbare ruimte biedt.

Financiën

De garage wordt betaald uit het parkeerfonds. Een verordening in beide stadsdelen belet het besteden van geld uit het parkeerfonds aan andere zaken als milieu of welzijn. Autobezitters betalen voor parkeren en krijgen daar een parkeerverzoeken voor terug. Beide stadsdelen beschouwen het besteden van parkeerfondsmiddelen voor een parkeergarage als verantwoord en gewenst.

Angst voor verzakking panden

De wethouder toont begrip voor de zorgen die mensen hebben over mogelijke verzakking van hun huizen. De problematiek rondom de NoordZuidlijn heeft deze zorgen bij zowel bestuur als bewoners doen toenemen. Op basis van uitkomsten van onderzoeken zal dus zeer zorgvuldig beoordeeld worden of bouw van de garage veilig is of niet. Bij twijfel gaat de bouw niet door. Hetzelfde geldt met betrekking tot mogelijk versterking van grondwaterstromen en verwachte wateroverlast voor de huizen.

Bewonersgarage

De garage zal niet vol met bezoekers komen te staan. Een kentekenregistratiesysteem zorgt er voor dat dat niet meer bezoekers dan vastgesteld in de garage kunnen parkeren. Als het bezoekerscontingent vol is, moet ergens anders een plek gezocht worden. Zo is het nu ook op straat.

Volgens een bewoner betekent dat wanneer een bezoeker er niet in mag, achter deze auto zich een hele rij wachtende auto's zal vormen, waarop de hele boel vast komt te staan.

Bas Wouwenaar, technisch projectleider, legt uit dat de slagbomen beneden in de garage komen te staan en dat selectie ook daar plaatsvindt. Een bezoekersauto die er niet in mag omdat er geen bezoekersplekken meer zijn, rijdt gewoon de garage weer uit en zorgt dus niet voor een opstopping.

Wethouder Koldenhof wijst op de hoge parkeerdruk in Stadsdeel Centrum. De parkeergarage levert een belangrijke bijdrage aan het verminderen daarvan. Met nadruk stelt hij dat de parkeergarage bedoeld is voor de bewoners van de hele Noord-Jordaan en de Frederik Hendrikbuurt en niet alleen voor bewoners van de Nassaukade en de Marnixkade. Belangrijkste doelstelling van de garage is niet het oplossen van het parkeerprobleem, maar het verbeteren van de openbare ruimte. Een meerderheid van de deelraad steunt dit streven. Het verplaatsen van geparkeerde auto's naar de ondergrond past hierin.

Grotere garage

Wethouder Koldenhof geeft aan dat Stadsdeel Centrum opdracht heeft gegeven om te onderzoeken of een nog grotere garage van 1000 in plaats van 800 plekken haalbaar is. In tegenstelling tot Stadsdeel Westerpark kiest Centrum niet voor 1-op-1 compensatie. Slechts de helft van de nieuwe bewonersplekken in de garage wordt op straat opgeheven. Per saldo levert dit extra parkeerruimte op, waarmee een bescheiden bijdrage geleverd wordt aan het verminderen van de parkeerdruk en het verkorten van de wachtlijsten voor vergunninghouders. Als er nog eens 200 extra plekken in de garage gerealiseerd worden, levert dat per saldo nog meer extra parkeerruimte op. Overigens is niet het ambtelijk team maar het politieke bestuur verantwoordelijk. Het ambtelijk team voert uit wat de politiek wenselijk acht. Verwijzend naar suggesties als zouden de stadsdeelpolitici niet competent genoeg zijn voor het realiseren van een groot project, verwijst de wethouder naar de mogelijkheid om een dergelijk vermoeden bij de stadsdeelverkiezingen tot uiting te laten komen.

Exploitatie en beheer

Wethouder Koldenhof geeft aan dat het niet de bedoeling is om de parkeergarage na enige tijd te verkopen aan een commercieel bedrijf. De vergelijking met de garage aan de Nieuwezijds Kolk gaat niet op, omdat dat een bezoekersgarage is. De Singelgrachtgarage zal vooral een bewonersgarage zijn, waarvoor de overheid verantwoordelijk blijft. Er zijn veel technische kwesties die nog niet uitvoerig onderzocht zijn in de uitgangspuntenfase. In de hiernavolgende fase, waarin het Programma van Eisen wordt opgesteld, zullen alle facetten rondom de bouw wel uitgebreid onderzocht worden. Als de Nota van Uitgangspunten door de deelraden goedgekeurd wordt, komen middelen vrij om deze gedetailleerde onderzoeken te kunnen betalen.

Joep van Kesteren, Bomenwerkgroep Westerpark, zegt dat Westerpark moet opdraaien voor de troep alle troep van het Centrum. De parkeerdruk is vooral een Centrum-probleem, maar Westerpark moet het oplossen en zit met de rotzooi.

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

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

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

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

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

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

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

De bewoner acht deze redenering wishful thinking.

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

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

Wethouder Koldenhof heeft er begrip voor dat ondernemers niet staan te springen als parkeerplekken voor de deur opgeheven worden. Maar de openbare ruimte kan maar een keer gebruikt worden en zijn meer belangen dan alleen die van autoparkeerders. Met name het fietsparkeren is een groot probleem in Centrum. Meer ruimte voor fietsers op straat betekent minder ruimte voor geparkeerde auto's op straat.

Een bewoner vindt het absurd om voor 70.000 euro per parkeerplek fietsparkeren mogelijk te maken. De verhoudingen zijn volledig zoek.

Een bewoonster vraagt hoe de gewenste verbetering van de openbare ruimte gestalte gaat krijgen. Hoe gaat al die extra ruimte vormgegeven worden?

Volgens wethouder Koldenhof is daar geen eenduidig antwoord op te geven. In elk te herontwikkelen straat of gebied zal in overleg met bewoners bepaald worden wat met de ruimte gaat gebeuren.

Onderdeel van de Nota van Uitgangspunten is een lijst van straten waar parkeerplekken worden opgeheven, inclusief de geplande aantallen.

Een bewoonster vraagt naar de juridische koppeling in het besluitvormingsproces tussen de bouw van de garage en het opheffen van parkeerplekken op straat. Stadsdeel Westerpark is in dit opzicht veel concreter dan het ad hoc opererende Stadsdeel Centrum. Er wordt gekozen voor een grote garage en dat besluit wordt gekoppeld aan een verkeersbesluitje hier en een verkeersbesluitje daar.

Wethouder Koldenhof stelt dat wel degelijk sprake van een koppeling tussen opheffen en bouwen van de garage. De lijst met op te heffen parkeerplekken in Stadsdeel Centrum maakt expliciet onderdeel uit van de Nota van Uitgangspunten en is daarin ook terug te vinden. Deze parkeerplekken worden niet opgeheven zonder dat de garage er komt.

De bewoonster vraagt wat er gaat gebeuren als bijvoorbeeld de Westerstraat tegen het opheffen in verweer komt en uiteindelijk besloten wordt dat de straat gewoon een parkeerstraat blijft. De garage staat er dan al. In dat geval staat er dus blik op straat en in de parkeergarage en is de openbare ruimte er per saldo niets op vooruit gegaan. Waar zit de juridische koppeling tussen opheffen en garage bouwen?

Wethouder Koldenhof begrijpt het pleidooi voor een duidelijke koppeling en het vastleggen van op te heffen bovengrondse parkeerplekken. Het is aan de deelraad om hier een besluit over te nemen.

Een bewoonster maakt zich zorgen over de aantrekkelijkheid van de wandelpromenade. Waarom wordt dat zo'n bakstenen gedoe? Tevens maakt zij zich zorgen over al die onderzoeken die niet verricht zijn. Als die onderzoeken negatieve uitkomsten hebben, wat gebeurt er dan?

Wethouder De Jager geeft aan dat de uitkomsten van onderzoeken die uitgevoerd worden tijdens de volgende Programma van Eisen-fase bepalend zullen zijn voor het wel of niet doorgaan van de bouw van de garage. Er worden geen onnodige risico's genomen. De garage moet voldoen aan een aantal belangrijke randvoorwaarden, bijvoorbeeld wat

betreft het aantal te kappen bomen, luchtkwaliteit, verkeersaanzuigende werking en verkeersveiligheid. Aan die randvoorwaarden worden geen concessies gedaan. De Nota van Uitgangspunten geeft aan dat zoals het er nu uitziet de garage haalbaar is. Nu is het zaak om alle facetten diepgaand te onderzoeken. Dat soort zeer gedetailleerde onderzoeken zijn duur. De beide stadsdeelraden moeten eerst een besluit nemen over het beschikbaar stellen van het nodige geld voor de onderzoeken.

Een bewoonster zegt dat als iets als haalbaar beschouwd wordt op basis van bijna geen informatie, je net zo goed kunt concluderen dat het niet haalbaar is. Het lijkt haalbaar, dat is alles.

Wethouder De Jager stelt dat een stadsdeelraad een besluit moet kunnen nemen om een project diepgaand te onderzoeken op basis van nog summiere informatie. Er is juist voor deze projectfasering gekozen om te zorgen dat niet allerlei dure onderzoeken verricht worden, terwijl al duidelijk had kunnen zijn dat een project niet aan de uitgangspunten en randvoorwaarden voldoet. Dat zou zonde van het geld zijn. De volgorde van onderzoeken is logisch: eerst globaal de uitgangspunten onderzoeken, als op basis daarvan een project haalbaar lijkt, wordt pas geld vrijgemaakt voor duurdere onderzoeken. Het besluit daartoe wordt genomen door de volksvertegenwoordigers, niet door het bestuur.

Een bewoner heeft waardering voor de onderzoeken die plaats gaan vinden, maar de toekomst valt niet te voorspellen. Ook aan de NoordZuidlijn gingen uitgebreide onderzoeken aan vooraf. Ook al zegt een onderzoek dat het kan, dan nog kan het mis gaan, een risico zit in een klein hoekje. Hij verzoekt de stadsdelen om een geste van goede wil te maken en een verzekering af te sluiten zodat eigenaars van huizen bij problemen schadeloos gesteld kunnen worden.

Wethouder De Jager trekt zich deze bezorgdheid bijzonder aan. Er zal diepgaande aandacht gegeven worden aan het beperken van de risico's. Hij zegt toe dat de mogelijkheid van een verzekering onderzocht zal worden.

Hannie Rijke, Van Oldenbarneveltstraat, zegt dat een promovendus van de Technische Universiteit Delft aangetoond heeft dat risico's van ondergronds bouwen in Nederland onvoldoende onderkent worden. Er moeten onafhankelijke experts zijn die de risico's wegen. Het krantenartikel wordt overhandigd.

Bart Klein-Obbink zegt dat de hoofdrandvoorwaarde is dat bewoners de garage willen. Dat doen ze niet. En nu?

Wethouder De Jager haalt het voorbeeld van de stadsvernieuwing in de Fannius Scholtenbuurt aan. Hierbij zijn ruim 300 parkeerplekken opgeheven, de stoepen zijn aan de zonzijde verbreed en er is meer groen aan het straatbeeld toegevoegd. Tegelijkertijd zijn de huizen opgeknapt. Het resultaat daarvan is enerzijds dat de prijs van de huizen flink is gestegen, anderzijds blijkt uit onderzoek dat de beleving van de bewoners over de leefbaarheid van de buurt enorm is toegenomen. Precies dat is de inzet van het Westerparkbeleid.

Een bewoner vindt dat dit over een hele andere buurt gaat.

Wethouder De Jager vraagt waarom dit zo'n andere buurt is. Het is namelijk de bedoeling om niet alleen de Nassaukade, maar vooral ook de daarachter liggende Frederik Hendrikbuurt, Hugo de Grootbuurt en een deel van de Staatsliedenbuurt op dezelfde wijze de openbare ruimte in te vullen. Op de Nassaukade worden 120 parkeerplekken opgeheven, de overige 260 liggen in de straten daarachter.

Er ligt een voorstel voor een integraal buurtontwikkelingsproject voor de Frederik Hendrik- en Hugo de Grootbuurt, waarbij niet alleen woningen opgeknapt zullen worden, maar ook de openbare ruimte. In het voorstel is sprake van een koppeling met de garage: er wordt geen garage gebouwd als er geen parkeerplekken opgeheven worden, er worden geen parkeerplekken opgeheven als er geen garage gebouwd wordt.

6. Sluiting

Om 22.00 uur bedankt de voorzitter de aanwezigen en sluit de inspraakbijeenkomst af.