

**VERSLAG INSpraakAVOND BESTEMMINGSPLAN VIJZELGRACHT
GEHOUDEN OP MAANDAG 9 DECEMBER 2013 OM 19.30 UUR IN DE
BAZEL**

Aanwezig namens stadsdeel Centrum:

Jacqueline van de Sande	voorzitter
Sander Smit	gebiedscoördinator Zuid
Veronika Meijer	projectleider bestemmingsplan Vijzelgracht
Kees Nanne	projectmanager parkeergarage Vijzelgracht
Nana de Loor	assistent projectmanager parkeergarage Vijzelgracht
Monique Langenhoff	jurist
Patty Huisman	stedenbouwkundige
Kevin van der Stelt	Witteveen en Bos (onderzoeksbureau)
Marice de Lange	projectmanager planvorming Rode Loper
Irma de Jong	coördinator Noord/Zuidlijn
Kees Kapitein	coördinator Noord/Zuidlijn
Stephan van Tilburg	Ingenieursbureau Amsterdam
Erna van As	communicatieadviseur
Helen van den Broek	notulist

Belanghebbenden: zie presentielijst

Noot bij het verslag: voor de overzichtelijkheid is het verslag niet volledig chronologisch.

OPENING

De voorzitter Jacqueline van de Sande heet iedereen welkom in de Koningszaal van de Bazel waar de Koninklijke familie haar bankzaken deed. Vanavond is hier de inspraakavond over het conceptontwerp bestemmingsplan Vijzelgracht. Dit bestemmingsplan maakt een parkeergarage mogelijk in de al aanwezige ondergrondse bak.

Het programma is als volgt: toelichting context bestemmingsplan, toelichting bestemmingsplan, pauze, vragen/inspraakreacties en afsluiting.

Iedereen die de presentielijst invult ontvangt het inspraakverslag en wordt op de hoogte gehouden over de vervolgprocedure.

**TOELICHTING CONTEXT PARKEERGARAGE VIJZELGRACHT DOOR
GEBIEDSCOÖRDINATOR SANDER SMIT**

Sander Smit is als gebiedscoördinator van de zuidelijke binnenstad ambtelijk opdrachtgever voor het project parkeergarage Vijzelgracht. Hij plaatst het bestemmingsplan in de context. Het plan voor een parkeergarage onder de Vijzelgracht bestaat al tien jaar. Vanwege de aanleg van de Noord/Zuidlijn ligt er al een 120 meter lange bak, het stadsdeelbestuur wil hierin graag een mechanische parkeergarage realiseren. Het bestemmingsplan is één van de stappen in het project en maakt de garage juridisch en planologisch mogelijk. Het meest recente besluit over de garage is de Nota van Uitgangspunten uit 2012. Hierin is bepaald dat het een mechanische garage moet worden voor circa 250 auto's van bewoners en ondernemers in de buurt (vergunninghouders).

Samenhang met Noord/Zuidlijn en Rode Loper

In het gebied waar de garage komt, gebeuren onderzoek en uitvoering in samenhang met de projecten Noord/Zuidlijn en Rode Loper. Voor de Rode Loper is het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van het maaiveld vastgesteld, hierin zijn de locaties van de lifthuisjes voor de parkeergarage opgenomen. Dit ontwerp wordt het komende half jaar uitgewerkt tot een definitief ontwerp. De buurt wordt hierbij betrokken via een klankbordgroep/expertgroep en er komt apart inspraak over in 2014.

Verbeteren openbare ruimte

Doel van de garage is het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om meer ruimte op straat te maken voor voetgangers, fietsers en spelen heft het stadsdeel bij herprofileringen parkeerplaatsen op. De garage biedt een kans voor compensatie, terwijl tegelijkertijd de bereikbaarheid van de buurt op peil blijft. De compensatie is in principe 1 op 1: voor iedere ondergrondse parkeerplek, zal een parkeerplek van straatverdwijnen. De garage is dus geen uitbreiding van het parkeerareaal. De op te heffen parkeerplekken bevinden zich in een cirkel van 500 meter rond de garage. Dit is het functioneringsgebied van de garage. In dit gebied wordt gekeken waar sowieso parkeerplaatsen verdwijnen en waar het wenselijk en mogelijk is de openbare ruimte te verbeteren. Hiervoor wordt een verbeterplan openbare ruimte gemaakt in samenspraak met de buurt (Vijzelbuurtoverleg).

Mechanische garage

De Vijzelgrachtgarage wordt een mechanische garage: je rijdt de auto niet zelf de garage in en uit, maar plaatst deze in een lift die de auto in- en uit parkeert. Voor wie dit in de praktijk wil zien, organiseert projectleider Kees Nanne bezoeken naar bestaande garages. Zie voor de contactgegevens en een impressie van een mechanische garage www.centrum.amsterdam.nl/parkeergaragevijzelgracht.

Planning

In 2014 hoopt het stadsdeel het bestemmingsplan vast te stellen, het definitief ontwerp Rode Loper (met inpassing lifthuisjes), het integraal programma van eisen (inclusief verbeterplan openbare ruimte) en uiteindelijk ook het kredietbesluit. In 2015 is de aanbesteding en in 2016-2017 de bouw van de parkeergarage.

TOELICHTING CONCEPT-ONTWERPBESTEMMINGSPLAN VIJZELGRACHT DOOR PROJECTLEIDER BESTEMMINGSPLAN VERONIKA MEIJER

Veronika Meijer legt uit waarom het bestemmingsplan nodig is en wat er nieuw is. Zie hiervoor ook de uitgedeelde folder *Het bestemmingsplan Vijzelgracht, Algemene en historische informatie*. Nu geldt voor dit gebied het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. Dit maakt de bouw van de metro mogelijk, maar niet de parkeergarage. Daarnaast dateert het bestemmingsplan uit 1998 en is het toe aan vernieuwing. Het bestemmingsplan dat nu voorligt vervangt een gedeelte van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn en maakt o.a. een ondergrondse parkeergarage mogelijk.

Wat is een bestemmingsplan?

Een bestemmingsplan geeft aan waar wel of niet gebouwd mag worden en hoe hoog of diep de bebouwing mag zijn. Daarnaast geeft het aan waar welke functies mogen en welke grond bedoeld is voor wegen of parken. Het bestemmingsplan regelt *niet* de inrichting van de openbare ruimte.

Op 27 maart 2012 is het bestemmingsplan voor de Zuidelijke binnenstad vastgesteld; het metro tracé maakt geen onderdeel uit van dat bestemmingsplan. Het concept-ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht beslaat de Vijzelgracht tussen de Prinsengracht en de Lijnbaansgracht, de Nieuwe Vijzelstraat, een gedeelte van de Weteringschans en het Weteringscircuit tot de Singelgracht.

Het bestemmingsplan is juridisch bindend en bestaat uit een toelichting, regels en een digitale verbeelding.

De bestemmingsplannen van Amsterdam zijn te vinden op twee websites: op de Amsterdamse site www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl en de landelijke site www.ruimtelijkeplannen.nl. Bij het zoeken naar het bestemmingsplan Vijzelgracht op de sites moet aangeklikt worden dat het plan in procedure is!

Wat is nieuw?

Het bestemmingsplan maakt in de al aanwezige restruimte boven het metrostation Vijzelgracht een ondergrondse parkeergarage mogelijk met 270 parkeerplaatsen en maximaal drie toegangsvoorzieningen, en ook een ondergrondse fietsenstalling. Voor het bestemmingsplan heeft het adviesbureau Witteveen+Bos onderzoek gedaan naar de gevolgen van de garage voor de verkeersintensiteit, luchtkwaliteit en het geluid. Basis voor het onderzoek was het rapport van DIVV dat uitgaat van 516 extra verkeersbewegingen per etmaal bij een garage met 270 plekken. Er rijden nu per dag ca. 10.000 auto's over de Vijzelgracht, een toename van 516 bewegingen is vergeleken daarmee relatief klein.

De wachttijd voor de garage is circa vier minuten (bij langere wachttijden wordt de garage onaantrekkelijk voor gebruikers). Wanneer in elke toegangsvoorziening één auto staat en één wachtende auto daarbuiten, is er nog een kans van 50% op 'een wachtende' op de ventweg (in het drukste uur, op basis van een traditionele garage met veel verkeersbewegingen (worst case)). Dit kan iemand zijn die wil parkeren of iemand die zijn auto ophaalt. De luchtkwaliteit is berekend ten opzichte van de eveneens berekende situatie waarbij de Noord/Zuidlijn klaar is. Bij 516 extra verkeersbewegingen blijft de luchtkwaliteit binnen de norm. De geluidsbelasting neemt met een halve decibel toe. Dit is aanvaardbaar: gegeven de al hoge geluidsbelasting op de Vijzelgracht is de toename niet erg groot.

Bestemmingsplan Vijzelgracht

Het bestemmingsplan Vijzelgracht heeft twee bestemmingen: Verkeer en Water (voor twee kleine plekken in het gebied). Binnen de bestemming Verkeer zijn onder andere autowegen, tramrails, haltes en groen toegestaan. Wat betreft de functieaanduidingen: de hele bak heeft zowel de functie parkeergarage als de functie fietsenstalling. Het is echter absoluut niet de bedoeling dat de hele bak voor parkeren wordt gebruikt. Er is een maximum aantal parkeerplaatsen bepaald. De bestemming geldt voor de hele bak, omdat de technische ontwerpen nog niet bekend zijn en de ontwikkelaars zo keuzeruimte hebben.

Voor de toegangsvoorzieningen regelt het bestemmingsplan de maximale hoogte en de oppervlakte, maar niet hoe de voorzieningen eruit gaan zien. Wel moeten deze op één lijn liggen. Daarnaast is er een functieaanduiding voor ondergronds railtracé opgenomen voor de metro.

Wat gebeurt er met de inspraakreacties en hoe gaat het verder?

Op dit moment is sprake van een concept-ontwerp. Met behulp van de inspraakreacties wordt de volgende versie gemaakt: het ontwerpbestemmingsplan.

Binnen twee weken wordt het inspraakverslag verstuurd. Hierop kan men tot 6 januari reageren. Tot die tijd zijn ook schriftelijke inspraakreacties mogelijk. Het inspraakverslag en de schriftelijke inspraakreacties gaan als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan. Het kan zijn dat het bestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van de inspraakreactie, het kan zijn dat de reactie niet leidt tot wijzigingen. Het ontwerpbestemmingsplan zal voor zes weken ter inzage worden gelegd (naar verwachting in maart 2014). Gedurende deze zes weken kan men schriftelijk of mondeling reageren (zienswijze). Deze zienswijzen worden voorzien van een antwoord. Na verwerking van de zienswijzen volgt behandeling in de bestuurscommissie Centrum en uiteindelijk vaststelling door de gemeenteraad. Na de verkiezingen is het vaststellen van bestemmingsplannen geen bevoegdheid meer van het stadsdeel maar van de gemeenteraad. Vaststelling is op zijn vroegst in juni 2014. Iedereen die de presentielijst invult, ontvangt bericht over de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Schriftelijke inspraakreacties kan men tot en met 6 januari 2014 richten aan:

Stadsdeel Centrum
Directie Omgevingsmanagement
Afdeling Realisatie Fysiek,
t.a.v. mevrouw M. Langenhoff
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Afsluiting voor de pauze

De voorzitter geeft gelegenheid voor de eerste informatieve vragen. Deze zijn in het verslag verwerkt bij de vragen en inspraakreacties. In de pauze kan iedereen vragen en inspraakreacties bij de voorzitter melden. Ook kan men gebruik maken van de inspraakformulieren. En bij de plankarten kan men de vertegenwoordigers van het stadsdeel aanspreken.

VRAGEN EN INSPRAAKREACTIES

Vragen en reacties zijn zoveel mogelijk per onderwerp weergegeven.

Extra verkeersbewegingen

Inspreker (bewoner Prinsengracht) begrijpt niet waarom de 516 extra verkeersbewegingen op de Vijzelgracht een belasting zijn voor het gebied. Immers: deze bewegingen vinden dan niet meer in de zijstraten plaats.

Mevrouw Meijer zegt dat in het onderzoek de extra belasting voor de Vijzelgracht is berekend: de parkeergarage leidt dan tot 516 extra verkeersbewegingen (garage in is één beweging, garage uit is de tweede beweging). Er is niet berekend hoeveel auto's straks minder door de omliggende straten rijden.

Inspreker verwacht geen 516 extra verkeersbewegingen. Een aantal vergunninghouders laat de auto dagenlang staan, dus niet elke garageplek geeft dagelijks extra verkeersbewegingen.

Inspreker merkt op dat de helft van de auto's uit de Weteringbuurt komt. Het klopt daarom niet dat het aantal verkeersbewegingen op de Vijzelgracht toeneemt met 516. *De voorzitter* zegt dat ook *Inspreker* denkt dat het aantal van 516 te hoog is.

270 plekken x 2 bewegingen (in en uit) = 540 bewegingen. Echter, in de praktijk blijft een deel van de auto's dagenlang in de garage staan. Hoe is het aantal van 516 berekend?

De heer Van der Stelt (Witteveen+Bos) licht de berekening toe. Het aantal bewegingen per parkeerplaats is vermenigvuldigd met het aantal parkeerplaatsen. Het aantal bewegingen per parkeerplaats is vastgesteld op basis van de ervaringen op straat en bij traditionele bewonersgarages. Dit zijn dus het aantal bewegingen in het minst gunstige geval. Bij een mechanische garage ligt het aantal bewegingen waarschijnlijk lager (weerstand om auto uit de garage te halen is groter). *De voorzitter* vraagt welk aantal bewegingen écht worden verwacht. **De heer Van der Stelt** zegt dat bij de mechanische garage Staringplein de beweging 0,5 is per parkeerplaats per etmaal. Maar dat aantal is wellicht aan de lage kant. Daarom is ook op straat gekeken; als je daarvan uitgaat, zorgt de parkeergarage voor circa 400 verkeersbewegingen per etmaal. *De voorzitter* concludeert dat men circa 400 extra bewegingen verwacht, maar voor de zekerheid rekening houdt met het maximale aantal van 516. **De heer Van der Stelt** bevestigt dit. Een aantal bewegingen zal ook in de zijstraten plaatsvinden. Maar omdat de Vijzelgracht kritiek is qua geluid en luchtkwaliteit, is van een maximaal aantal bewegingen op de Vijzelgracht uitgegaan.

Luchtkwaliteit

Inspreker vraagt hoeveel meer CO₂ uitstoot de garage oplevert. Nu al is de luchtvervuiling op de Vijzelgracht extreem hoog en dit komt niet door de bouwput van de Noord/Zuidlijn waar elektrisch gewerkt wordt. Als de metro gereed is zal de luchtvervuiling nog steeds groot zijn.

Mevrouw Meijer zegt dat berekend is dat de garage leidt tot een lichte toename van CO₂ uitstoot. Volgens Wittenveen+Bos is deze hoeveelheid aanvaardbaar en blijft de uitstoot binnen de normen.

Inspreker wijst op de recente berichtgeving: fijn stof blijkt nog dodelijker dan al gedacht werd. Het is goed mogelijk dat de normen worden aangescherpt.

Mevrouw Meijer zegt dat als de normen aangescherpt worden - door middel van landelijke regelgeving - deze uitgangspunt zullen zijn. Voor de procedure van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de huidige regelgeving.

Aantal parkeerplekken

Inspreker (bewoner Weteringbuurt) vraagt waarom het bestemmingsplan 270 parkeerplekken mogelijk maakt, eerder was steeds sprake van 250 parkeerplekken.

Mevrouw Meijer zegt dat op basis van alle berekeningen een aantal van 270 parkeerplekken aanvaardbaar is. Bij dit aantal blijven verkeersbewegingen, luchtvervuiling en geluid binnen de perken/normen.

Inspreker (bewoner Nicolaas Witsenkade) vraagt of er meer parkeerplaatsen mogelijk zijn als de vervuiling afneemt, bv. doordat veel mensen elektrisch gaan rijden. Of regelt het bestemmingsplan dat er nooit meer dan 270 plekken mogen komen. Dus: is het aantal de grens of is de vervuiling de grens?

Mevrouw Meijer antwoordt dat het bestemmingsplan 270 plekken mogelijk maakt. Als technische ontwikkelingen ervoor zorgen dat meer garageplekken qua leefbaarheid mogelijk zijn, dan kan het maximum aantal plekken veranderd worden via een wijzigingsbevoegdheid. Hiervoor is dan een officiële procedure volgens de Wet ruimtelijke ordening nodig inclusief zienswijzen.

De voorzitter concludeert dat het aantal van 270 parkeerplaatsen gewijzigd kan worden, maar niet zomaar.

Pasjes

Inspreker (bewoner Weteringschans) vraagt of bewoners een eigen plek in de garage krijgen, of dat er meer pasjes dan plekken worden uitgegeven.

Mevrouw Meijer zegt dat men geen eigen plek krijgt. Vergunninghouders binnen een cirkel van 500 meter rond de garage krijgen een pasje: zij mogen zowel op straat als in de garage parkeren. Er worden dus meer pasjes dan plekken uitgegeven. *De heer Nanne* voegt toe dat mensen soms ook weg zijn, bv. op vakantie. Voor een goede bezetting zijn ongeveer vier keer zoveel pasjes als plekken nodig (hier dus circa 1000 pasjes). Dit is ook zijn ervaring als projectleider bij de garage Van Beuningenplein. *Inspreker* vraagt of de effecten voor geluid en luchtkwaliteit berekend zijn op basis van 270 auto's of op basis van 1000 pasjes. Met andere woorden: is rekening gehouden met zoekverkeer, automobilisten die naar de garage rijden en dan ontdekken dat deze vol is.

De heer Nanne zegt dat er borden komen die aangeven hoeveel plekken nog vrij zijn. *De voorzitter* merkt op dat je wel eerst naar de garage moet rijden om deze borden te zien. Is dit zoekverkeer meegenomen in de berekeningen van de extra verkeersbewegingen, luchtkwaliteit en geluidsbelasting? Of is alleen rekening gehouden met de mensen die daadwerkelijk in de garage parkeren?

De heer Van der Stelt antwoordt geen van beide. Uitgegaan is van 270 parkeerplaatsen in de garage en een bezetting van 90%, dit is een hoge bezetting. *Inspreker* vindt dat hiermee de vraag van *Inspreker* nog niet is beantwoord. Klopt het dat bij de berekeningen geen rekening is gehouden met het zoekverkeer?

De heer Van der Stelt antwoordt dat geen rekening is gehouden met zoekverkeer. Uitgangspunt was het aantal parkeerplaatsen in de garage. Dit is een hoge aanname, want er verdwijnen ook parkeerplaatsen in de openbare ruimte, dus er zijn geen 270 extra parkeerplaatsen.

De voorzitter stelt vast dat dit het antwoord is, een duidelijker antwoord wordt vanavond niet gegeven.

Inspreker merkt op dat de opmerking over het opheffen van parkeerplaatsen haar op het verkeerde been zet. Bij een eerdere informatieavond had zij begrepen dat het saneren van parkeerplaatsen wel 20 jaar kan duren.

Inspreker vraagt wie bepaalt wie een pasje krijgt.

De heer Nanne zegt dat de pasjes in kringen rond de garage worden uitgegeven. De uitgifte begint zo dicht mogelijk bij de garage en eindigt op circa 500 meter van de garage. Bij zeer geringe belangstelling kan deze grens worden opgeschoven.

Inspreker stelt voor om automobilisten via een app te informeren over het aantal vrije plaatsen in de garage. Zij zien dit dan op hun mobiele telefoon.

De heer Nanne houdt met deze mogelijkheid rekening. Dergelijke apps verkeren echter nog in een beginstadium.

De voorzitter concludeert dat invoering/gebruik van een app afhangt van de stand van de techniek.

Inspreker heeft moeite met de uitgifte van 1000 pasjes. Hij is bang voor misbruik en een 'rommelige' situatie. De garage heeft een aanzuigende werking, er zal veel zoekverkeer zijn. Dit probleem doet zich niet voor bij 250 vaste gebruikers. Hij pleit voor een vaste groep vergunninghouders die permanent gebruik maakt van de garage.

Toegang/wachten

Inspreker ziet dat de drie ingangen op zeer kleine locaties komen. Zijn de bewoners op deze plekken op de hoogte en weten zij hoeveel auto's zij voor de deur krijgen.

Mevrouw Meijer antwoordt dat de locaties van de ingangen vast staan. Er zijn al drie uitsparingen gemaakt in het dek van de bak boven het station. Berekend is dat de garage in het worst case scenario 516 extra verkeersbewegingen oplevert.

Inspreker vraagt of de wachtende automobilisten op de ventweg staan.

Mevrouw Meijer zegt dat bij elk lifthuisje één opstelplek in het huisje is en één opstelplek voor het huisje. 'Bij twee auto's per lifthuisje blijft de ventweg vrij. Op het drukste moment is er 50% kans dat er één wachtende is op de ventweg, dit kan zowel een auto zijn als iemand die de auto komt ophalen.

Inspreker vraagt of de garage alleen bereikbaar is vanaf de ventweg of ook vanaf de Vijzelgracht.

Mevrouw Meijer antwoordt dat het bestemmingsplan niet de inrichting van de openbare ruimte regelt. Volgens het bestemmingsplan mag men van alle kanten aanrijden. In het voorlopig ontwerp voor de Rode Loper wordt nu uitgegaan van inrijden vanaf de ventweg.

Inspreker (werkgroep Vijzelstraat/Vijzelgracht) vraagt of de afmetingen van de lifthuisjes bekend zijn en of deze geregeld zijn in het bestemmingsplan.

Mevrouw Meijer zegt dat in het bestemmingsplan de maximale oppervlakte is opgenomen, deze is 45m² per huisje. Deze oppervlakte is berekend op basis van een ronde vorm, bij een vierkante vorm kan de oppervlakte kleiner zijn. De maximale hoogte is 3 meter. Deze maximummaten zijn niet groter dan de maten in het voorlopig ontwerp voor de Rode Loper.

Inspreker merkt op dat de lifthuisjes op de tekening van de Rode Loper te klein zijn weergegeven ten opzichte van de bomen.

Mevrouw Meijer zegt dat de berekeningen kloppen.

De voorzitter constateert dat de verhoudingen op de tekening niet goed zijn.

Geluid

Inspreker (werkgroep Vijzelstraat/Vijzelgracht) merkt op dat voor de geluidsbelasting ook de profilering en inrichting van de weg van belang zijn.

De heer Van der Stelt antwoordt dat in de berekeningen uitgegaan is van de ligging van de weg volgens het voorlopig ontwerp voor de Rode Loper en het extra aantal verkeersbewegingen.

Elektrische auto's

Inspreker vraagt of er voorzieningen voor elektrische auto's in de garage komen. Zo niet, dan is sprake van oude economie.

De heer Nanne zegt dat afhankelijk van het systeem van de garage, elektrische oplaadpunten mogelijk zijn. In principe is dit bijvoorbeeld mogelijk bij het zogenaamde schuif-puzzelsysteem. Het stadsdeel zal bij de aanbesteding deze vraag aan de markt stellen: de mogelijkheid voor laadpunten levert de aannemer dan extra punten op.

Inspreker vraagt of het stadsdeel ook voor elektrische laadpunten kiest als dit duurder is.

De heer Nanne antwoordt bevestigend, maar er is wel een grens.

De voorzitter concludeert dat het stadsdeel waarde hecht aan voorzieningen voor elektrische auto's.

Duintjer en andere garages

De voorzitter vraagt namens *Inspreker* naar de samenhang met de garage bij Duintjer. Hier is ook plek voor 200 auto's met autobewegingen en wachttijden.

De heer Smit antwoordt dat de garage onder Duintjer een particuliere garage is.

Inspreker zegt dat deze garage in de toekomst mogelijk ter beschikking van derden/bezoekers wordt gesteld waardoor er meer bewegingen en meer fijn stof komt.

Inspreker wijst op een toekomstige garage in de Nieuwe Noorderstraat.

De heer Smit zegt dat er een tendens is van bovengronds naar ondergronds parkeren. Bij nieuwbouw zie je overal ondergrondse garages komen.

Compensatie: wanneer?

De voorzitter maakt namens *Inspreker* bezwaar tegen het 1 op 1 koppelen van de parkeergarage aan het opheffen van parkeerplaatsen op straat. Als besloten wordt om de garage te bouwen, staat vast dat er plekken van straat verdwijnen, maar de garage is dan nog niet gerealiseerd. Ook *Inspreker* wil dat de straatparkeerplaatsen pas opgeheven worden als de garage er is. (Hierdoor voelt zij zich wel enigszins de beul die leuke plannen voor de openbare ruimte blokkeert.) *De voorzitter* vraagt of het klopt dat er sprake is van een 1 op 1 koppeling.

De heer Smit zegt dat op het moment dat de garage open gaat, nog niet alle parkeerplekken op straat zijn opgeheven.

De voorzitter zegt dat insprekers stellen: geen plekken opheffen voordat de garageplekken beschikbaar zijn.

De heer Smit zegt dat het stadsdeel de komende tijd kijkt in welke straten plekken zullen of kunnen verdwijnen. Dit is geen opheffen om het opheffen, het weghalen van parkeerplaatsen moet bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte en is onderdeel van het meerjarenprogramma openbare ruimte en het verbeterprogramma openbare ruimte.

Inspreker zegt dat een aantal plekken wordt opgeheven voordat de garage in gebruik is. Aanvankelijk zullen er dus minder parkeerplaatsen zijn dan in de eindsituatie.

De heer Smit zegt dat dit klopt, op de Prinsengracht worden bv. parkeerplaatsen opgeheven. Echter na oplevering van de garage is er ook een periode waarin er meer parkeerplaatsen zullen zijn dan in de eindsituatie. Het meerjarenprogramma loopt tot 2015. Praktisch gezien kan het stadsdeel voor 2017 niet veel parkeerplaatsen opheffen.

De voorzitter vraagt aan mevrouw Meijer of het besluit over het bestemmingsplan ook gaat over het 1 op 1 opheffen/compenseren van parkeerplaatsen.

Mevrouw Meijer antwoordt dat het bestemmingsplan niet gaat over de inrichting van de openbare ruimte: het 1 op 1 opheffen/compenseren van parkeerplaatsen wordt niet geregeld in het bestemmingsplan.

Inspreker zegt dat eerder al tot 1 op 1 compensatie is besloten. Wanneer de garage via het bestemmingsplan mogelijk wordt is het gevolg dus 1 op 1 compensatie.

De heer Smit zegt dat de koppeling niet wordt vastgelegd met het vaststellen van het bestemmingsplan. Wel is het stadsdeelbeleid: wanneer het stadsdeel garages bouwt is dit geen uitbreiding van het parkeerareaal maar voor compensatie.

Inspreker vraagt of er meer parkeerplaatsen op straat worden opgeheven dan er in de garage komen.

De heer Smit zegt dat bij alle herprofileringen een aantal parkeerplaatsen verdwijnen, het aantal is afhankelijk van de straat. Bij het Vijzelbuurtoverleg is een eerste concept verbeterplan openbare ruimte gepresenteerd. Hieruit blijkt dat als alle straten worden ingericht volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR), er circa 250 parkeerplaatsen in de cirkel verdwijnen. Dit komt in grote lijnen overeen met het aantal plekken in de garage.

Inspreker vraagt hoe de buurt de compensatie kan controleren: is er een ijkpunt? In de tussenliggende periode worden ook al parkeerplaatsen opgeheven.

Insprekers wijzen op het feit dat er al veel parkeerplaatsen zijn opgeheven voor de Noord/Zuidlijn.

Inspreker zegt dat voor controle ook een goede omschrijving van het gebied noodzakelijk is.

De heer Smit stelt voor om in het verbeterplan openbare ruimte een ijkpunt en gebied vast te leggen.

Inspreker vraagt het ijkpunt 5 jaar terug te leggen. Dit vanwege de al opgeheven parkeerplaatsen, bv op de Prinsengracht.

De heer Smit zegt dat dit een politieke afweging betreft.

De voorzitter stelt vast dat *Inspreker* zegt dat je moet vergelijken met de situatie waarin nog niet zoveel parkeerplekken waren opgeheven.

Inspreker wijst juist op de extra plekken die er zullen zijn bij de opening van de garage: wat doet het stadsdeel daaraan?

De heer Smit verwacht niet dat het stadsdeel daarmee iets doet: in die periode zullen de zoektijden korter zijn.

Inspreker hoopt dat er inderdaad een ijkpunt komt en een telling plaatsvindt, bijvoorbeeld op 1 januari. 1 op 1 compensatie houdt in dat er pas plekken van straat mogen verdwijnen als de garage klaar is. Hij noemt daarbij ook de kans op vertraging: de plannings voor het opheffen en realiseren van parkeerplaatsen moeten gelijk oplopen.

De voorzitter vraagt namens *Inspreker* (bewoner Kerkstraat) of de Kerkstraat een fietsstraat zou kunnen worden.

De heer Smit zegt dat dit een mogelijkheid is. Bij het maken van het verbeterplan openbare ruimte wordt gekeken naar mogelijkheden/kansen voor verbetering van de openbare ruimte zijn, terwijl de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. Suggesties zijn daarbij welkom; een idee kan zijn om de Kerkstraat (Hoofdnet Fiets) autoluw in te richten.

De voorzitter zegt dat de wens daarbij wel is dat de inpandige garages bereikbaar blijven. Een andere wens van *Inspreker* is om de Vijzelstraat eenrichtingverkeer te maken (Utrechtsestraat in/Vijzelstraat uit). Dit lost een groot deel van de fijn stof problematiek op.

De heer Smit zegt dat vragen over de inrichting Vijzelgracht beantwoord moeten worden in het project Rode Loper.

Samenhang met Rode Loper

Inspreker constateert dat een aantal kwesties steeds wordt doorverwezen naar de Rode Loper. Maar beide projecten moeten nu al in samenhang worden bekeken. Anders leg je jezelf op een verkeerde manier vast. *De voorzitter* herhaalt de oproep van

Inspreker: neem geen beslissing over de parkeergarage, zonder dat je de inrichting

Inspiraakformulier

concept-ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht

Inspiraakperiode

De inspiraakperiode loopt van donderdag 15 november 2013 tot en met maandag 6 januari 2014.

Inspiraakreactie concept-ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht

(s.v.p. in blokletters invullen)

Naam, adres en e-mailadres:

Frederique Jansen

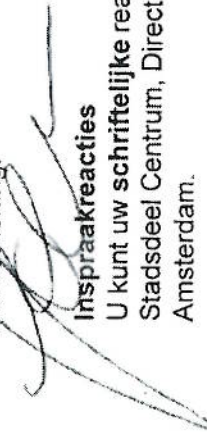
Inspiraakreactie:

→ komt er bewaking in de fietsenstalling?

→ graag extra aandacht voor rechtsafslaand verkeer van
Wekeringsschans ri Vijzelgracht, veel bijrijders voor
de brug op de hoek.

→ overweeg op stiek Wekeringsschans tussen Vijzelgracht en Ruytersgracht
30 km zone in te stellen.

Handtekening:



Inspiraakreacties

U kunt uw schriftelijke reactie op het concept-ontwerpbestemmingsplan ook sturen naar:

Stadsdeel Centrum, Directie Omgevingsmanagement, Afdeling Realisatie Fysiek, t.a.v. mevrouw M. Langenhoff, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam.

Vanaf 15 november 2013 ligt het concept van het ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht ter inzage op:

- * het Stadhuis, Amstel 1, Voorlichtingsloket (Burgerzaken). Bel voor openingstijden met telefoonnummer 14 020 of kijk onder 'contact' op www.centrum.amsterdam.nl.
- * het concept-ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht is digitaal beschikbaar via: <http://www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl> of <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>.

Inspiraakformulier

concept-ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht

Inspiraakperiode

De inspraakperiode loopt van donderdag 15 november 2013 tot en met maandag 6 januari 2014.

Inspiraakreactie concept-ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht

(s.v.p. in blokletters invullen)

Naam, adres en e-mailadres:

W. van Hemmen

Inspiraakreactie:

ik kan niet wachten tot een gerealiseerd is geworden.

Fantisch project.

Albde.

En nog alle p.p. laten verdwyn in de toekomst.

zodat twee velen (geen meter) en veel gangen + elsta

aangedreven voertuigen de ruimte krijgen

voorspel eenrichtingsverkeer van de vijzelgracht en wijkverbetering

zodat op beide punten de fundering behoorlijk

na beneden bij geschildt kan worden

Handtekening:

Inspiraakreacties

U kunt uw schriftelijke reactie op het concept-ontwerpbestemmingsplan ook sturen naar:

Stadsdeel Centrum, Directie Omgevingsmanagement, Afdeling Realisatie Fysiek, t.a.v. mevrouw M. Langenhoff, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam.

Vanaf 15 november 2013 ligt het concept van het ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht ter inzage op:

- * het Stadhuis, Amstel 1, Voorlichtingsloket (Burgerzaken). Bel voor openingstijden met telefoonnummer 14 020 of kijk onder 'contact' op www.centrum.amsterdam.nl.
- * het concept-ontwerpbestemmingsplan Vijzelgracht is digitaal beschikbaar via: <http://www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl/> of <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>.

Aan:
Stadsdeel Centrum
Directie Omgevingsmanagement
Afdeling Realisatie Fysiek
t.a.v. mevrouw M. Langenhoff
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Amsterdam, 4 januari 2014

Geachte mevrouw Langenhoff,

Namens de initiatiefgroep Parkeergarage Vijzelgracht "neen" (PVN) en Initiatiefgroep Een Goeie Bak (EGB), beide initiatiefgroepen onder Buurtvereniging Wetering Verbetering, sturen wij u onze inspraakreactie met betrekking tot het concept-ontwerp Bestemmingsplan Vijzelgracht, zoals dat tot 6 januari 2014 ter inzage heeft gelegen. Wij maken bezwaar tegen de huidige vorm van dit concept bestemmingsplan om de volgende redenen:

1. De plannen zijn achterhaald

- a. De PVN/EGB van mening dat de plannen voor de garage achterhaald zijn:
 - i. met het oog op de toekomst van de mobiliteit in het algemeen;
 - ii. met het oog op de toekomst van de mobiliteit in de binnenstad in het bijzonder;
- b. **Realistische alternatieven én duurzame mobiliteitsconcepten worden, met een door het Stadsdeel toegekende subsidie voor een haalbaarheidsonderzoek, uitgewerkt door de initiatiefgroep Wetering Mobiel;**
- c. De gemeente heeft zich in duurzame alternatieve mobiliteitsconcepten aantoonbaar onvoldoende verdiept;
- d. Het is een zaak van behoorlijk bestuur om aan duurzame mobiliteitsconcepten de voorrang te geven boven voorzetting en stimulering van bestaande niet-duurzame praktijken;
- e. Een keuze tegen de duurzaamheid is verwijtbaar onzorgvuldig.

2. De garage zal voor overlast zorgen

- a. De plannen voor een parkeergarage zijn onwenselijk vanwege de mate van te verwachten overlast, en dit, na meer dan 15 jaar zware bouwoverlast van de Noord-Zuidlijn. Concreet gaat het daarbij om:
 - i. Een verdere verslechtering van de **luchtkwaliteit** op de Vijzelgracht. Uit eerder onderzoek van MOB is gebleken dat op verschillende plaatsen de 2015 luchtkwaliteitsnorm voor NO₂, ook zonder bouw van het metrostation aan de Vijzelgracht, overschreden werd. Ook uit metingen van Milieudefensie blijkt dat de 2015 norm voor NO₂ wordt overschreden op de Vijzelgracht;
 - ii. De garage zal leiden tot een toename van **geluidsoverlast**. Met name in de avond- en nachtperioden zal het aankomen en vertrekken van auto's en bezoekers van de parkeergarage voor geluidsoverlast zorgen. Te denken valt hierbij o.a. aan pratende personen, optrekken en afremmen van auto's, dichtslaan van portieren e.d.;
 - iii. De parkeergarage zal de overlast van **verkeersstromen**, die in de afgelopen periode van 10 jaar bouwactiviteiten onaanvaardbaar hoog is geweest, voor

de Weteringbuurt bestendigen. Voor zover de beoogde verbetering van de openbare ruimte voor ander buurten een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving zal meebrengen, zal dit niet gelden voor de leefkwaliteit in de Weteringbuurt.

- iv. De buurt zal een voortdurende verzwaarde belasting door zoekverkeer en andere verkeersstromen moeten verduren. Na 15 jaar zware overlast (en grote schade) is een beslissing voor die situatie onevenredig bezwarend, schadelijk en onacceptabel.

3. De onderzoeken zijn onvolledig

- a. Het bestemmingsplan regelt nergens dat de parkeergarage alleen gebruikt kan worden door vergunninghouders en bedrijven. Concreet betekent dit de parkeergarage (op termijn) ook gebruikt kan worden als openbare parkeergarage. Gezien de ligging boven een metro-station is dit niet ondenkbaar. De zgn. 'turn-over' van de parkeergarage (aantal malen dat een parkeerplaats per dag wisselt van auto) kan dan veel groter worden.
- b. Ook de opheffing van straatparkeerplaatsen wordt nergens geregeld. Sterker nog, deze zijn als zodanig toegestaan binnen de bestemming 'verkeer'. Volgens de regels van het bestemmingsplan kan het College het maximum aantal parkeerplaatsen verhogen via een wijzigingsprocedure. De gevolgen hiervan zijn niet in beeld gebracht.
- c. Eventuele effecten op de doorstroming op de Vijzelgracht zijn niet in beeld gebracht, zeker wanneer er wachtrijen ontstaan kan dit effect hebben.
- d. Dit zal ertoe leiden dat de luchtkwaliteit sterker verslechtert dan is berekend.
- e. De geluidproductie van de parkeerautomaten en eventuele andere installaties ten behoeve van de parkeergarage zijn niet onderzocht. Ook de geluidsbelasting van aankomende en vertrekkende personen, dichtslaande deuren, optrekkende en afremmende auto's zijn niet onderzocht.

4. Alternatief ruimtegebruik

- a. In de restruimte boven metrostation Vijzelgracht, waarop het bestemmingsplan betrekking heeft, kan een veelheid aan functies een plaats krijgen. In plaats van een parkeergarage stellen wij voor de restruimte bij het station te gebruiken voor een veelheid van functies met als criterium "de grootste meerwaarde voor buurt en stad".
- b. Het bestemmingsplan wil (vooral) de mogelijkheid openen om een parkeergarage te ontwikkelen in het grootste deel van de restruimte;
- c. Het houdt onvoldoende rekening met de alternatieve mogelijkheden voor het gebruik van de ruimte en met de meerwaarde die zo'n alternatieve invulling heeft voor buurt en stad;
- d. **Die mogelijkheden voor alternatief (en aanvullend) duurzaam ruimtegebruik worden momenteel, met subsidie van het Stadsdeel, wèl onderzocht in een haalbaarheidsonderzoek door de Initiatiefgroep "Een Goeie Bak" (EGB);**
- e. De gemeente heeft zich aantoonbaar onvoldoende verdiept in duurzaam alternatief ruimtegebruik;
- f. Het voorliggende bestemmingsplan is voor een aantal alternatieve functie te beperkt;
- g. Het schept geen mogelijkheid voor de ontwikkeling van een aantal van de nu, op basis van subsidie, in onderzoek zijnde functies;
- h. EGB pleit voor ruimere functieomschrijving in het bestemmingsplan, voor het gebruik van de restruimte en het laten vervallen van de mogelijkheid van een parkeergarage;
- i. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om, waar het gaat om het gebruik van de ruimte, de voorrang te geven aan duurzame invulling van die ruimte;
- j. Een keuze die aantoonbaar onvoldoende rekening houdt met duurzaamheidscriteria is verwijtbaar onzorgvuldig.

PVN en EGB hebben in het verleden al verschillende keren en bij verschillende gelegenheden bezwaar gemaakt tegen de plannen. Die bezwaren gelden onverminderd en moet hier als herhaald en ingelast worden beschouwd. Zij zijn als bijlage bij deze mail toegevoegd.

Wij (PGN en EGB) verzoeken u dan ook het concept bestemmingsplan in deze vorm niet verder in procedure te brengen en met het in procedure brengen van een ontwerp bestemmingsplan voor de bestemming van de ruimte boven het toekomstig metrostation te wachten totdat de haalbaarheidsonderzoeken van Wetering Mobiel en Een Goeie Bak, waarvoor de genoemde subsidies door het Stadsdeel zijn toegekend, zijn uitgevoerd.

Amsterdam, 2 januari 2014,

De Initiatiefgroepen PGN en EGB

Voor dezen: Maartje Romme

Monica Blok,



Geachte leden van de Commissie Openbare Ruimte,

1. Het alom geprezen, door het stadsdeel ondertekende, verduurzamingsproject in de Weteringbuurt veronderstelt voor een duurzame vorm van leven "harmonie in heden en toekomst". Keuzes van nu mogen geen aanslag vormen op die toekomst.

Het gaat om een toekomstbestendige economie, een toekomstbestendige natuur, en toekomstbestendige sociale verhoudingen.

Die trits vormt het punt op de horizon waar we vanuit de chaotische en destructieve hedendaagse werkelijkheid naartoe moeten bewegen. Dat er inmiddels haast bij is, is zonneklaar.

In een duurzame toekomst zal de economie dienstbaar zijn aan het leven, niet andersom. In een duurzame toekomst vormt de ecologie ons ijkpunt, niet de economie. In een duurzame toekomst is er voor ons allemaal weer de ruimte die ons toekomt.

Om die ruimte te waarborgen zijn nu volwassen keuzes nodig, onderling respect, samenwerking tussen partijen, bewustzijn van ecologische grenzen, en zicht op samenhang. Linksom of rechtsom, het is een integraal verhaal.

Om die reden is Wetering Duurzaam een burgerinitiatief, dat uitgaat van het integrale paradigma van duurzaamheid, en om die reden ontwikkelen we gerichte maatregelen in het heden uitsluitend in contact met dat punt op de horizon.

Gaat het om energie? Dan is dat punt niet zomaar bereikt: Collectieve voorzieningen moeten aansluiten op individuele maatregelen, raamisolatie moet samenhangen met isolatie van muren, dak en vloeren, voor warmte moet je ook nadenken over elektriciteit, en omgekeerd, **en de volgorde van je stappen is cruciaal.**

Geachte commissie, heeft u zo wel eens naar "Duurzaamheid" en "Bewonersparticipatie" gekeken??? **Wij verzoeken u de voorliggende plannen voor de parkeergarage Vijzelgracht nog eens kritisch te bekijken....**

2. Duurzaamheid en bewonersparticipatie zijn in woord en op papier twee pijlers van het stadsdeelbeleid. Dat veronderstelt op z'n minst betrokkenheid van de bewoners in de planningsfase, en een logische volgorde en samenhang in het beleid: Eerst de kaders, dan de invulling.

Waar zijn de logische volgorde en samenhang in het nu voorliggende parkeerbeleid?

- De parkeergarage Vijzelgracht is tien jaar geleden bedacht, terwijl het grotere kader van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam zelfs op dit moment nog niet is vastgesteld;
- Wiebes' zonet gepresenteerde Parkeerplannen voor de centrale stad lopen al evenzeer vooruit op diens nog in ontwikkeling zijnde Mobiliteitsplannen;
- De Parkeerplannen van Wiebes doorkruisen intussen de plannen van het stadsdeel over de parkeergarage Vijzelgracht en maken beleidsdoelen en toezeggingen in de Nota van Uitgangspunten bij voorbaat onhaalbaar;

- De samenhang met de in de Structuurvisie Amsterdam 2040 benoemde "duurzaamheid" krijgt in geen van deze plannen enige uitwerking;
- "Duurzaamheid" is in voorliggende stukken wel heel eng vertaald tot een eenzijdig streven naar verbetering van de Openbare Ruimte, en blijft vervolgens oningevuld;
- De gekozen instrumenten voor het naderbij brengen van de duurzaamheid zijn op z'n best reactief;
- Dat kan natuurlijk ook niet anders als het punt op de horizon voor proactief beleid ontbreekt;

Kortom, een bestuurlijke chaos waarin het gezwank tussen invulling en kaders de toon zet van ondoordachte, ongetoetste, plannen waarin samenhang en visie node ontbreken. Dat deze gang van zaken een onverantwoorde inzet van publieke middelen met zich meebrengt, is onvermijdelijk. De burger mag nergens over meepraten, de burger moet betalen, de burger raakt steeds verder vervreemd van het bestuur.

Geachte commissie, heeft u er zo wel eens naar gekeken??? **Wij verzoeken u de voorliggende plannen voor de parkeergarage Vijzelgracht nog eens kritisch te bekijken...**

3. "Een Goeie Bak" heeft een voorstel gedaan om samenhang en burgerparticipatie terug te brengen in de beleidsplannen. Een voorstel voor "Samenwerking en Duurzaamheid", voor "kaders eerst, invulling daarna". We willen burgers, bestuur en experts met elkaar rond de tafel brengen. We willen verwachtingen en doelen voor de toekomst tegemoet treden met welgekozen beleidsinstrumentarium. We willen een samenhangend plan van Duurzaamheid, Mobiliteitsbeleid, Parkeerbeleid en Parkeervoorzieningen - en wel in die volgorde. De nu gekozen volgorde van "voorzieningen eerst", waarbij problemen van vandaag worden bestreden met voorzieningen van gisteren, maakt het onmogelijk om bewust te sturen op een duurzame uitkomst.

- "De auto is iets voor 40-plussers", stond er laatst op de voorpagina van de Volkskrant;
- Jongeren willen de auto niet meer, blijkt uit alle onderzoeken; mogelijk is privébezit en -gebruik van auto's over 10 of 20 jaar wel volstrekt achterhaald;
- Elke nieuwe deelauto vervangt 3 of meer privéauto's, en slimme netwerken van openbaar vervoer en "deelvervoer" maken die privéauto's nog verder overbodig.

.... Onder regie van experts in duurzame mobiliteit kunnen (buurt)bewoners in een eigentijds, creatief en participatief proces hun gezamenlijke belangen vaststellen, onderzoeken en uitwerken. Zij kunnen direct winst boeken door ruimte te creëren in hun eigen leefomgeving. Duurzaamheid in de volle breedte, verbetering van de openbare ruimte, flexibele mobiliteit voor wie dat wil. Dát stellen we voor.

En niet te vergeten: besparing van aanzienlijke investeringen, die in het huidige plan voor de Vijzelgrachtgarage worden uitgesmeerd over niet minder dan 40 jaar. Hoeveel autobezitters zijn er dan nog om dat überhaupt te betalen? Is dat de erfenis die u voor de toekomst wilt achterlaten?

Kiest u voor blikverruiming.....?

..... Of voor een achterhaalde blikverering, voor een oudbakken eredienst aan de heilige koe in onze straten, voor vervoersoplossingen van gisteren, voor doorgedouwde beleidsplannen, voor de kloof

tussen bestuur en burgers, voor een respectloos primaat van een scheefgegroeide economie, voor met de mond beleden duurzaamheid, voor makkelijke “oplossingen” die niks oplossen....

Geachte commissie, heeft u er zo wel eens naar gekeken??? **Wij verzoeken u de voorliggende plannen voor de parkeergarage Vijzelgracht nog eens kritisch te bekijken...**

4. Samenvattend:

“Een Goeie Bak” stelt voor om Duurzaamheid serieus te nemen en om de mobiliteitsplannen, de parkeerplannen en de parkeervoorzieningen daar logischerwijs uit te laten volgen. Duurzaamheid moet het streven zijn, de rest volgt daaruit.

“Een Goeie Bak” stelt voor om een experiment van burgerparticipatie op dit onderwerp los te laten. Hierin worden de voorliggende plannen tegen het licht gehouden en in perspectief gezet van het grotere geheel en de grotere kaders; het zal een onderzoek zijn naar de mogelijkheden voor een alternatief, duurzaam, flexibel en goedkoper parkeerplan;

“Een Goeie Bak” stelt voor om specialisten in transitie en duurzame mobiliteit bij de plannen te betrekken, die in staat zijn om verwachtingen, actuele ontwikkelingen en doelstellingen proactief te benaderen en te koppelen aan beleidsmaatregelen;

“Een Goeie Bak” onderschrijft de doelstelling om de openbare ruimte te verbeteren, accepteert de “compensatie van iedere weggesaneerde parkeerplaats” als randvoorwaarde, en gaat er vanuit dat het experiment parallel verloopt aan ontwikkeling van de huidige plannen; de voortgang daarvan mag door het experiment niet worden gehinderd.

Uiteraard zullen ook de kosten en de financiering van beide scenario's in de evaluatie worden betrokken, op eigentijdse, transparante wijze. Uiteraard zou het ook voor het stadsbestuur buitengewoon verheugend zijn om te ontdekken dat een bescheiden investering in dit participatieve traject op termijn mogelijk aanzienlijke kostenbesparingen oplevert. Vanzelfsprekend zullen de “betere plannen” uiteindelijk worden uitgevoerd.

“Een Goeie Bak” waarschuwt met nadruk voor de kortzichtigheid van de voorliggende plannen. Duurzaamheid en burgerparticipatie mogen op papier dan als pijlers worden opgevoerd, maar zijn in de praktijk van de planontwikkeling haast lachwekkend afwezig. De wereld is enorm in beweging, en plannen voor de lange termijn mogen domweg niet zo monomaan worden dichtgetimmerd. Waar schepen we de volgende generaties Amsterdammers mee op? Mogen we van de hoofdstedelijke inspanningen niet wat meer inspiratie verwachten? Hoe zal het er uitzien voor de rest van het land, en van de wereld? Bovenop een schandalig duur uitgevallen metrolijn, die de stad is opgedrongen om de druk van het autoverkeer te verlichten, zouden dan nu weer peperdure parkeerplaatsen komen – betaald uit collectieve middelen, voor een bevolking die in wezen nergens in betrokken wordt, geen kans krijgt om volwassen keuzes te maken, en slechts als eindgebruiker en sluitpost in de boeken staat?

Wij hebben de indruk dat deze hele gang van zaken een wel bijzonder schrale vorm van democratisch bestuur vertegenwoordigt, en beschouwen dat als ernstig genoeg om ons, mocht daar voldoende

aanleiding voor zijn, te richten tot de bestuursrechter. Wij geloven namelijk dat er daarvoor voldoende schort aan de financiële, technische en procedurele invulling die ons bekend is gemaakt.

Geachte commissie, heeft u er zo wel eens naar gekeken??? **Wij verzoeken u de voorliggende plannen voor de parkeergarage Vijzelgracht nog eens kritisch te bekijken en een paralleltraject aan te gaan om alternatieve parkeeroplossingen te onderzoeken.**

5. De Weteringbuurt en haar Buurtvereniging Wetering Verbetering voelen zich om de tuin geleid, onjuist geïnformeerd, zoet gehouden door loze beloften en geruststellingen. Zo heeft Boudewijn Oranje een jaar geleden persoonlijk onderstreept: “als de buurt het niet wil, dan gaat het niet door”. Inmiddels lijkt hij zich daar niets aan gelegen te laten liggen. De buurt is boos en neemt het bestuur haar handelingswijze meer dan kwalijk.

De buurtbewoners hebben in meerderheid bezwaar tegen de voorliggende parkeerplannen, maar “Een Goeie Bak” heeft een visie op een alternatieve invulling van de restruimte boven het metrostation. “Een Goeie Bak” werkt aan plannen die de duurzaamheid ook werkelijk integraal bevorderen, los van het hele mobiliteits- en parkeervraagstuk. Plannen die de door de metro-aanleg getergde bewoners gerust kunnen stellen, die niet weer voor rotzooi, stank en overlast gaan zorgen, en niet opnieuw een zware financiële wissel op de toekomst trekken. Plannen die, via de route van duurzaamheid, participatie en verbetering van de openbare ruimte, Amsterdam nieuwe glans zouden kunnen geven, zoals we die haar allemaal gunnen. Plannen die zijn afgestemd op behoeften en wensen die werkelijk in de buurt leven, en die de buurt verder zullen verlevendigen en verrijken. Respectvolle plannen, samen bedacht, samen ingevuld, samen uitgevoerd, samen beleefd.

Geachte commissie, heeft u er zo wel eens naar gekeken???

Wij verzoeken u de voorliggende plannen voor de parkeergarage Vijzelgracht nog eens kritisch te bekijken en een paralleltraject aan te gaan om alternatieve parkeeroplossingen te onderzoeken.

Procedure Bestemmingsplan Parkeergarage Vijzelgracht Zienswijze parkeergarage.

1) Beeldbepalende verstoringen.

Het was tien jaar geleden al duidelijk dat de weerstand tegen de bouw van deze garage groot zou zijn. Dat had onder meer te maken met esthetische aspecten aangaande een zeer historische bouwomgeving. De hoogte van de lifthuizen en de op- en afritten voor de parkeergarage vormen hier een breekpunt. De **zichtlijn** in het voetgangersgebied van de Vijzelgracht westzijde van Noord naar Zuid wordt geblokkeerd, terwijl het middelste lifthuis het doorzicht van de dwarsstraatjes aan weerskanten van de Vijzelgracht afsluit.

Waarom is deze kwestie belangrijk? Unesco heeft immers aangegeven dat alle toegangen rond het NZstation zonder dakafschot worden opgeleverd. Is aan hen ook expliciet de plannen van een liftgarage met de vereiste verheffingen voorgelegd?

2) Terugplaatsing bomen. Ook zouden de maaiveld voorzieningen vereist voor de parkeergarage de herbepanting van de dubbele bomenrij schaden. Bij de parkeergarage voorzieningen horen ook nog vlucht- en onderhouds-luiken in het maaiveld. Wel, het is **uitgesloten** dat dit slechts twee bomen minder terugbeplanting betekent, zoals het ontwerp bestemmingsplan vermeldt.

De ingetekende bomen op het Rode Loper ontwerp geeft überhaupt een misleidende voorstelling van zaken. Men heeft zelfs bomen ingetekend tussen de Metro-uitgang Maison Descartes en de verkeersstroken op de Vijzelgracht!?

Toegezegd is dat er 42 bomen terug komen. O.i. wordt dat een illusie, als de aanrijdroute van de parkeergarage **via de ventweg** tot stand komt. Dat leidt ertoe dat de **groene bomenzoom** van voorheen hier midscheeps om zeep wordt geholpen. Mooie woorden over "autenticiteit en integriteit" geplengd in de historische paragraaf van het bestemmingsplan ten spijt passen hier niet langer op een historische omgeving.

3) Een liftgarage kent een andere dynamiek dan een hellingbaangarage.

De **overlast** voor de bewoners aan de ventweg en in de achterliggende buurt betreft meerdere aspecten, hoe zeer is daar rekening mee gehouden? Na 17 jaar uitzicht op bouwhekken mag je daar als buurt toch wel enig begrip voor opeisen. Hoeveel autoverkeer zal de vergunninghoudergarage in de Weteringbuurt meer aantrekken?

Het gaat om een **24uurs** garage; hoeveel ruchtbaarheid geeft dat zo vlak voor je voordeur?

Het gaat hier niet om verkeersdecibellen, maar om liftbotten met mechanisch aangedreven onderdelen en sluitluiken; het gaat om nachtelijke stemmen en slaande portieren. Het betreft ook koplampen die dwars door gordijnen heen komen. En soms om (stinkende) auto's, die niet willen starten; blokkades die filevorming veroorzaken. En tenslotte de onderhouds-beurten van zo'n liftgarage zijn frequenter en intensiever!

Daar heeft een omgeving van hellingbaangarages doorgaans geen last van!

Zit deze parkeergarage niet te dicht op de bewoonde wereld??

Dit zijn voor ons belangrijke bezwaarpunten ten aanzien van de voorgenomen plannen van het Stadsdeel. Zodra plan D(oeswijk) aan bod komt en wordt overgenomen in het definitieve RodeLoper ontwerp zal menig een zijn bezwaren afzwakken of zelfs intrekken. Een redelijk compromis is dan misschien mogelijk.

NB Uitermate ongelukkig is het reactietijdstip van 6 januari, het blijkt tot die datum vakantie te zijn waarin een 'participerende' inspanning nauwelijks gedeeld kan worden. Uitsluitel over het draagvlak van deze bezwaarpunten of het alternatief zullen in de eerst volgende inspraakronde wel blijken.

J.Monasso e.a. Amsterdam, 5 januari 2014.