Geachte heer, mevrouw,  
  
De Wethouder heeft in zijn beantwoording aan u inzake punt 16 en 17 van de raadscommssievergadering I&D, d.d. 10 januari 2018 (parkeergarage Vijzelgracht), een aantal antwoorden gegeven waar wij nog enige kanttekeningen bij willen plaatsen.

**Capaciteit**

* *3 huisjes voor 250 plaatsen* (135m2 op voetgangersgebied, waar de auto te gast zou moeten zijn)  
  De leveranciers van deze systemen geven op dat je per 50 plaatsen 1 huisje nodig hebt.  
  De wethouder bagatelliseerde dit door te zeggen dat hij dat ook zou doen als hij de leverancier was.   
  De leveranciers hebben echter meer ervaring op het gebied van deze systemen. Dan lijkt mij eerder voorzichtigheid op zijn plaats dan dit zo luchtig wegwuiven.   
  *Let op: Dit is het eerste systeem met een geplande omvang in 250, dat gerealiseerd gaat worden. Is het dan verstandig om -ook al gezien de andere bezwaren(zie de rest van dit document- hiermee op deze plek te experimenteren?*
* *38 bewegingen in de spits (26 uit en 12 in)*  
  Hoe komt hij aan dit getal. Bij ons is geen enkel onderzoek bekend, waarin dit vermeld is, dus kunnen wij ook de aannames, waarvan wordt uitgegaan, niet controleren. Bedenk dat het een bewonersgarage betreft. Is het dan niet gek om te veronderstellen dat slechts 26 van de 250 = 10,4% van de garagegebruikers de auto voor woon-werkverkeer gebruikt? Wij gaan er van uit dat dit aantal aanzienlijk hoger zal zijn.  
  *Wegzetten en ophalen* kost volgens opgave van de fabrikant *minimaal 3, maximaal 5 minuten.* Dus zelfs als we uitgaan van de optimistische 3 minuten en een spreiding over huisjes duurt het meer dan 36 minuten voordat de door de wethouder genoemde getallen zijn verwerkt.   
  Als we het over 20% hebben, duurt het 50 minuten, bij 30% zelfs 1 uur en een kwartier!  
  Overigens is er, naar wij weten, onder omwonenden nooit onderzoek gedaan naar de behoefte aan deze parkeervorm (volautomatische mechanische garage)

**Toe- en afrit huisjes**

* *Kruisen van een doorgaand, veel gebruikt fietspad*Wij kunnen ons niet voorstellen dat de VVC daar net zo luchtig over doet als de wethouder, die stelde dat het hier geen probleem zou zijn omdat het hier alleen een bewonersvoorzienig betreft met minder toe- en afrijden dan een garage met gemengde bestemming (bewoners en bezoekers). Daarbij gaat hij geheel voorbij aan het gegeven, dat ook andere weggebruikers van de toerit gebruik moeten maken (zie onder) Ons is ook geen advies bekend, hoewel wij hier herhaaldelijk om hebben gevraagd. Wij verwachten met name rond de spits een ONVEILIGE SITUATIE, omdat dan ook de gebruikers van de AFM garage van een deel van de toerit gebruik moeten maken.
* *Congestie*

Het eerste deel van de toerit moet worden gedeeld door de volgende weggebruikers:

toeleveranciers voor bedrijven in de Nieuwe Weteringstraat, bestemmingsverkeer AFM garage, bestemmingsverkeer Weteringbuurt en bestemmingsverkeer parkeergarage. Wanneer auto’s moeten wachten op het doorgaande fietsverkeer, dan staan zij opgesteld op de rijbaan, die ter plekke TEVENS trambaan is. Deze blokkeren dan ook de trams van en naar de halte Vijzelgracht met een onvermijdelijke opstopping van verkeer daarachter. Met een beetje pech tot aan of zelfs op het Weteringcircuit.

* *De locatie van lifthuisjes*  
  Zoals deze in het DO is vastgelegd, zorgt dit ervoor dat bewoners van de Vijzelgracht aan de even zijde dicht bij de Derde Weteringstaat en de bewoners van deze straat bij de ventweg, onevenredig veel last zullen hebben van geluidsoverlast en een verminderde luchtkwaliteit. En dit laatste op een plek waar die kwaliteit al te wensen overlaat. Onderzoeken naar de effecten zijn ons niet bekend.

**Kosten**

* *15 miljoen*  
  De kosten worden momenteel geraamd op 15 miljoen, af te schrijven in 15 jaar. Over welke periode heeft hij het dan (startjaar - eindjaar). Hoe verhoudt zich dat tot het jaar 2030 en emissie-loos rijden? Daar is hij niet op ingegaan.
* *Voortschrijdende technologie*  
  Tevens sprak hij zijn vertrouwen uit in de voortschrijdende technologie. Daardoor zouden op termijn ook elektrische auto's van de garage gebruik kunnen maken. Hij neemt hiermee een voorschot op een nog onbekende toekomst. Daar komt nog bij dat het toevoegen van (nieuwe) technologie om additionele investeringen vraagt, waarvan de kosten op dit moment nog niet te overzien zijn. Zeker is dat het dan niet bij 15 miljoen blijft.

**Participatie**

De wethouder gaf aan dat er voldoende was gedaan aan bewonersparticipatie. De buurtbewoners hebben dit heel anders ervaren.

* Op de 2 informatieavonden (vooral zenden, nauwelijks dialoog) was hij zelf, ondanks aankondiging dat hij er wel zou zijn, niet aanwezig!
* Een uitnodiging van de ondernemersvereniging de Vijzel heeft hij naast zich neergelegd.
* Op een mail gedateerd 31 juli aan de Wethouder werd, na herhaaldelijk herinneren, pas op 30 oktober gereageerd. Daarbij ging hij in eerste instantie ook niet in op de eerste 2 vragen. Dat hebben wij hem na lang twijfelen 20 december laten weten.16 januari 2018 hebben wij antwoord gekregen op één daarvan. Wij wachten nog steeds op het antwoord op de andere vraag.
* Dat een aantal buurtbewoners heeft meegedacht over de vormgeving van de lifthuisjes, mocht de garage onverhoopt toch doorgaan, wordt nu tegen hen gebruikt.   
  De indruk, die bij het stadsbestuur is ontstaan, dat dit meedenken impliciet betekent in te stemmen met de komst van een parkeergarage, is pertinent onjuist.

**Alternatief**

Het alternatief dat door de buurt werd aangedragen, een fietsgarage werd door de wethouder als luchtfietserij afgedaan.  
Te hoge kosten en technisch onuitvoerbaar. De lifthuisjes waren hiervoor niet geschikt.

* Er zijn alternatieven ontwikkeld wat dan te doen met de beschikbare ruimte boven het metrostation Vijzelgracht. Een daarvan betrof een fietsparkeergarage. In dit ontwerp was een heel andere ontsluiting van de garage voorzien, dan lifthuisjes.
* Ook onder regie van de Noord/Zuidlijn is al eens een concept voor een fietsparkeergarage uitgewerkt, waarbij er van een normale toegang gebruik gemaakt wordt en geen lifthuisjes voorzien zijn! Er bleken dus geen constructieve bezwaren te zijn, zoals de wethouder suggereerde. De tekeningen van het betreffende conceptontwerp zijn bijgevoegd. De architect die wij benaderd hebben om de kosten in te schatten, gaf aan dat dit een veel goedkopere oplossing is dan een mechanische autoparkeergarage.
* Daarbij wordt er op het maaiveld ook winst geboekt. De 135 m2 aan lifthuisjes komen weer beschikbaar (Wij sturen een door de gemeente zelf gepubliceerde impressie mee die laat zien hoe weinig ruimte er voor voetgangers overblijft als de lifthuisjes wel gebouwd worden) De 300 fiets-parkeerplekken rond de Noorder ingang van het station en de honderden die gepland staan op het Wetringcircuit worden overbodig. Kortom er komt meer ruimte voor voetgangers. Bijkomend voordeel: de plannen voor een “Weteringpark” hoeven geen rekening meer te houden met fiets-parkeerplekken.

Het zal u niet verbazen dat wij u vragen om 24 januari tegen een realisatie van de parkeergarage Vijzelgracht te stemmen.

Met vriendelijke groet,  
Namens de commissie Bouwen & Openbare ruimte van de Vereniging Wetering Verbetering  
Willem van Huijstee (06-11918203)