Gemeente Amsterdam

CONCEPT

Principebesluit Parkeervrije gracht

Aan [redacted]
Van
Kopie aan

Datum 22 februari 2022

Besluit door: [redacted] lid Dagelijke Bestuur Stadsdeel Centrum
Titel van het besluit: In te stemmen met het principebesluit om de haalbaarheid te onderzoeken van een parkeervrije inrichting in verschillende delen van de grachtengordel.

Bijlage: Notitie 'Parkeervije gracht' d.d. 21 september 2021

Inleiding

Deze notitie gaat over de volgende stappen die we kunnen zetten richting het ontwikkelen van één of meerdere parkeervrije grachten.

In maart 2021 is de het inspriratiedocument 'parkeervrije gracht' opgeleverd. Het document schetst een visie op een parkeervrije gracht in de binnenstad, waarbij ruimte is voor nieuwe impulsen:
- Impuls voor de kwaliteit van het werelderfgoed
- Impuls voor de leefbaarheid van de binnenstad
- Impuls voor de vergroening van de stad
- Impuls voor een geordende ondergrond
- Impuls voor transport over water

Micha Mos heeft gevraagd om een beeld te geven van de mogelijkheden om een start te maken met het realiseren van één of meerdere parkeervrije grachten. Een eerste oriëntatie is uitgevoerd in september (notitie 'Parkeervrije gracht' d.d. 21 september 2021), waarbij gekeken is naar mogelijke locaties in het centrum, andere projecten en ontwikkelingen in de omgeving en de parkeerbalans. Die notitie is met portefeuillehouder Mos besproken op 8 november 2021. Er is toen afgesproken om de eerste verkenning uit te werken wat resulteert in het voorliggende principebesluit.

Welke kansen zijn er?

Het realiseren van een parkeervrije gracht naar voorbeeld van het inspiratiedocument kan een prachtige proeftuin zijn om te laten zien welke kwaliteitsimpuls er in de openbare ruimte mogelijk is als de (geparkeerde) auto een minder prominente rol opeist. Het weghalen van parkeerplaatsen is uiteraard geen doel op zich. Daarom is het belangrijk om hoge kwaliteit van het ontwerp na te streven, waarbij minder geparkeerde auto's tot een maximale verbetering van de openbare ruimte leiden.

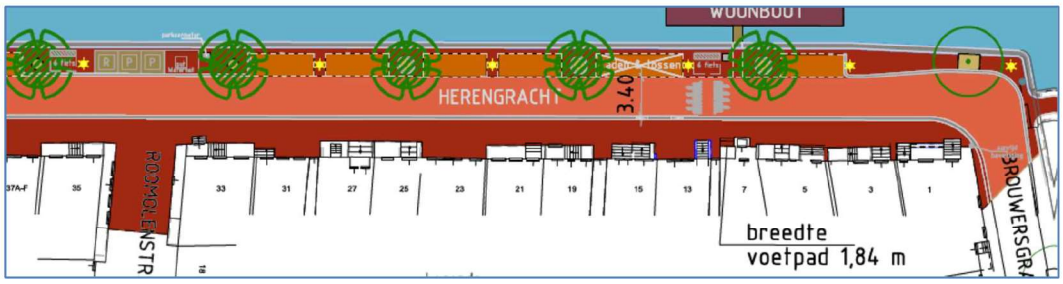
Op dit moment zien we twee mogelijkheden om een begin te maken met parkeervrije grachten in het centrum:

a. In de Herengracht o.e.z. tussen Blauwburgwal en Brouwersgracht
b. In de 'gebiedsgerichte aanpak Westelijke Grachtengordel'

a. Herengracht o.e.z. tussen Blauwburgwal en Brouwersgracht

Vanwege de slechte staat van de kademuur is dit deel vanaf het voorjaar van 2019 afgesloten voor autoverkeer. Inmiddels is gestart met de vervanging van de kademuur. Vanuit de buurt ontvangen we de vraag of het mogelijk is dat deze kade ook in de toekomst autoluw kan worden ingericht. Daarbij wordt ook verwezen naar de inrichtingsprincipes van het inspiratiedocument parkeervrije hoofdgracht.

In juli 2019 is het ontwerp voor de maaiveldinrichting na inspraak met de buurt vastgesteld. Het vastgestelde ontwerp gaat uit van het standaard grachtenprofiel met een rijbaan voor auto's en fietsers, een stoep langs de gevel en langs het water een strook met bomen en parkeerplaatsen.



Figuur 1: uitsnede uit het in 2019 vastgestelde definitieve ontwerp

Het vervangen van het constructieve deel van de walmuur duurt naar verwachting ongeveer anderhalf jaar (5 maanden voor het aanbrengen van stalen damwanden en 13 maanden voor de nieuwe walmuurconstructie). Daarna worden werkzaamheden aan kabels en leidingen uitgevoerd en ten slotte de aanleg van de nieuwe bestrating en de bomen.

Planning Walmuurvernieuwing Herengracht

Voorjaar 2019:	*gracht wordt uit voorzorg afgesloten voor autoverkeer*
Juli 2019:	*definitief ontwerp herinrichting wordt vastgesteld*
Begin 2020:	*vervanging oude gasleidingen*
Maart 2021:	*de bomen worden gekapt*
Eind 2021:	*start uitvoering walmuurvernieuwing*
Maart 2023:	*verwachte start uitvoering kabels en leidingen en herinrichting straatwerk*

Verschillende bewoners van de Herengracht en omgeving geven aan dat zij de tijdelijke, maar langdurige autovrije situatie plezierig vinden. De relatieve rust en ruimte om te wandelen en te verblijven worden door veel mensen gewaardeerd. Ook valt op dat er geen duidelijke signalen zijn dat de overlast is toegenomen door de opgeheven parkeerplaatsen. Vanuit de buurt krijgen we de vraag of het mogelijk is om deze gracht een permanente autoluwe inrichting te geven. Een volgende stap kan zijn om een buurtraadpleging te houden waarin het draagvlak hiervoor te peilen. Daarbij kunnen ook de 3 hoofdmodellen uit het inspiratiedocument parkeervrije hoofdgracht worden voorgelegd.



Figuur 2 Impressies van de drie hoofdmodllen in het inspiratiedocument 'parkeervrije hoofdgracht'

b. Westelijke Grachtengordel ten noorden van de Raadhuisstraat

In 2021 is gestart met de gebiedsgerichte 'aanpak westelijke grachtengordel', waarbij een projetteam via een proces met de buurt werkt aan een plan voor de toekomst van dit gebied. Dit plan geeft een blauwdruk (ontwerp) voor de gewenste toekomstige inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Het plan moet het de basis vormen voor toekomstige herinrichtingen gekoppeld aan onder andere de vervangingsopgave van bruggen en kademuren, groot onderhoud en noodzakelijke vernieuwingen van kabels en leidingen. Bij dit project is de autoluwe visie in het inspiratiedocument 'parkeervrije hoofdgracht' een belangrijke basis.

Inmiddels is een uitgebreide analyse van beleidsdoelstellingen en de gebiedsopgave gedaan. Er is een klankbordgroep in de buurt opgericht om samen met de buurt na te denken over het plan voor de toekomst. Daarnaast is een inventarisatie gedaan van verkeerskundige maatregelen die we kunnen treffen om ruimte te scheppen voor nieuwe ambities en wensen.

Het is de bedoeling om in de loop van 2022 een blauwdruk te hebben voor het gehele gebied dat als basis dient voor de herinrichtingen die de komende jaren zullen plaatsvinden als onderdeel van de vervangingsopgave van bruggen en (met name) de kademuren in het gebied. De blauwdruk bestaat uit een schetsontwerp van de grachten en uitgangspunten voor de zogenaamde projectkaarten. Deze projectkaarten moeten ongeveer 2 jaar voor de geplande start van de werkzaamheden klaar zijn. Omdat het programma Bruggen en Kademuren zich vooral richten op de vervangingsopgave, zal het maatschappelijke en bestuurlijke proces van de herinrichtingen door het stadsdeel en V&OR moeten worden begeleid. Hierover moeten nog afspraken worden gemaakt.

Planning Vervangingsopgave Walmuren	
2025-2035	*vernieuwing van de walmuren in het gehele gebied*
Begin 2023	*projectkaarten met uitgangspunten eerste tranche gereed*
2025	*start uitvoering eerste tranche*

Andere kansen
De komende periode gaan we verder met het zoeken naar kansen voor een autoluwe inrichting in de binnenstad. Daarbij kijken we met name naar lokaties waar:

1. ...ingrijpende vernieuwings of groot onderhoudswerkzaamheden in de openbare ruimte plaats vinden;
2. ...de parkeerdruk beperkt is of waar alternatieven te vinden zijn voor het huidige straatparkeren;
3. ...maatschappelijk draagvlak te vinden is voor een andere, autoluwe inrichting.

In een eerdere verkenning is ook gekeken naar het mogelijk weghalen van parkeerplaatsen aan de oudezijds achterburgwal. Deze opgave is gekoppeld aan het integrale gebiedsplan (IGP) dat de komende tijd wordt opgesteld voor het wallengebied. Ook is gekeken naar de Herengracht ter hoogte van de Utrechtsestraat waar recent meer voetgangersruimte is gecreeerd door van schuin naar langsparkeren te gaan. Maar hier lijkt geen maatschappelijk draagvlak te zijn om de autoluwe ambities nog verder door te voeren op korte termijn. Deze twee opties vallen daarom buiten de scope van dit principebesluit.

Beslispunten

Portefeuillehouder wordt gevraagd:

1. In te stemmen met een haalbaarheidsonderzoek naar een parkeervrije inrichting van de Herengracht o.e.z. tussen Blauwburgwal en Brouwersgracht om daarmee de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven:
    - Onderzoeken van het draagvlak in de buurt voor een parkeervrije inrichting
    - Onderzoeken van de effecten van een permanente parkeervrije gracht op de parkeerbalans
    - Het maken van een nieuw voorlopig ontwerp op basis van de principes van de parkeervrije gracht
    - Het heroverwegen van het reeds vastgestelde voorlopig ontwerp voor de herinrichting, inclusief het opnieuw uitvoeren van het traject van inspraak en besluitvorming over het gewijzigde ontwerp

2. In te stemmen met een haalbaarheidsonderzoek naar en het bepalen van een voorkeursvariant van een parkeervrije inrichting van een groot gedeelte van de westelijke grachtengordel (ten noorden van de raadhuisstraat) om daarmee de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven.
    - In een participatief proces met de buurt en andere belanghebbenden te werken aan een blauwdruk voor de toekomstige inrichting, de verkeerscirculatie en het parkeren in de wijk
    - Onderzoeken hoe we dit plan in de komende jaren kunnen realiseren via andere geplande projecten, waaronder met name de vervangingsopgave van bruggen en kademuren.
    - Onderzoeken wat we kunnen doen om op de korte en langere termijn het aantal parkeerplaatsen op straat terug te dringen, waarbij we in het bijzonder kijken naar het stimuleren van deelmobiliteit en de toegankelijkheid van de buurt voor bezoekers en niet-bestemmingsverkeer.
    - De uitgangspunten voor de herinrichtingen na kademuurvernieuwingen in het gebied afstemmen op de inzichten en uitgangspunten die volgen uit dit haalbaarheidsonderzoek
3. Kennis te nemen van het vervolgtraject
    - De resultaten van bovenstaande onderzoeken naar een parkeervrije gracht verwachten we in de loop van 2022.
    - Als één of beide haalbaarheidsonderzoeken een positief resultaat opleveren, wordt een NvU opgesteld ten behoeve van de uitvoering.
4. Kennis te nemen van de organisatie van dit project
    - Het opdrachtgeverschp Voor de gebiedsgerichte aanpak van de westelijke grachtengordel en voor de haalbaarheidsonderzoeken naar de parkeervrije gracht is vooralsnog belegd bij Arjen Hoogeveen. De individuele walmuurvernieuwingen inclusief de herinrichting van het maaiveld vallen onder het opdrachtgeverschap van het programma bruggen en kademuren.
5. Kennis te nemen van de financiële aspecten van het project
    - Beide haalbaarheidsonderzoeken worden uitgevoerd als onderdeel van het project 'Aanpak Westelijke Grachtengordel'. Het grootste deel van de kosten betreffen de personele inzet vanuit V&OR en Stadsdeel Centrum. De kosten voor de inzet van R&D (ontwerp), verkeerskundig onderzoek, buurtpeilingen worden gedekt uit de budgetten van respectievelijk de aanpak binnenstad en afdeling onderzoek en kennis van afdeling V&OR. Een onzekerheid betreft de benodigde ambtelijke capaciteit voor haalbaarheidsonderzoek en de daarop volgende fases. Die capaciteit is nog niet zeker en/of beperkt. Dit stelt eisen aan de efficiëntie (omvang van het haalbaarheidsonderzoek en de breedte van de participatie).
    - Dekking voor de uitvoeringskosten van een mogelijk autoluwe inrichting moet voornamelijk worden gevonden in de combinatie met de vervangingsopgave van bruggen en kademuren en de assetopgaven van groot onderhoud. Het is nu nog niet zeker of dat voldoende is.