Gemeente Amsterdam

Toelichting parkeervrije Herengracht 1 tot 103

Aanleiding

De Herengracht 1 tot 103 is al een paar jaar autovrij vanwege de slechte staat van de kade. De kademuur wordt op dit moment vernieuwd. Bewoners hebben de afgelopen 3 jaar kunnen wennen aan een straat zonder auto's en met meer ruimte om te verblijven. Dit past binnen de ambitie om te werken naar een autoluwe stad. Door autogebruik en -parkeerplaatsen te verminderen ontstaat ruimte om de straat anders in te richten en gebruiken. Het inspiratiedocument 'de parkeervrije hoofdgracht' is mede aanleiding geweest om te kijken of de Herengracht 1 tot 103 op een andere manier kan worden ingericht.

Van verkeersruimte naar multifunctioneel gebruik

De gracht was vroeger een omgeving waar onder andere goederen werden overgeslagen, mensen elkaar ontmoeten, en waar mensen zich konden verplaatsten. De gracht is op dit moment enkel ingericht om verkeer te faciliteren. De (geparkeerde) auto was de reden om de grachten in te richten, zoals ze nu ingericht zijn. Deze inrichting resulteert in eenzijdig gebruik, dat vooral is gericht op de auto en ander verkeer. Dat staat veel andere ambities die we in de stad hebben in de weg, ambities die gaan over een leefbare en toekomstbestendige stad

Met de voorgestelde inrichting wordt multifunctioneel gebruik weer mogelijk. De gedachte is dat iedereen de ruimte mag gebruiken om te verblijven, te verplaatsen of te laden en lossen, maar niet om voor langere tijd objecten te stallen. Om de ruimte multifunctioneel te houden moet een lege kade de norm zijn. Daarom is gekozen voor een inrichting met 'leegte' als uitgangspunt.

Geen parkeerplaatsen

De voordelen van een parkeervrije inrichting van de gracht:

- meer ruimte voor voetgangers;
- meer ruimte voor fietsers;
- ruimte voor meer bomen;
- meer ruimte voor transport over water;
- meer ruimte voor de beleving van het werelderfgoed;
- meer ruimte om elkaar te ontmoeten .

Gedeelde ruimte

In Nederland richten we wegen en straten over het algemeen in volgens de Duurzaam Veilig-principes. Dat wil zeggen dat we verkeersdeelnemers zoveel mogelijk van elkaar scheiden en alles proberen te regelen met borden, markering en snelheidsremmers. Hier kan echter veilig van worden afgeweken als de inrichting daarop wordt aangepast. Het alternatief voor een Duurzaam

Veilige straat is een gedeelde ruimte. Daarbij worden geen borden of markeringen toegepast. De straat wordt zo ingericht dat deze niet als verkeersruimte maar als verblijfsruimte wordt gezien. De kade wordt daarom ingericht als verblijfsgebied waar de voetganger de ruimte krijgt en de fietser ongestoord doorheen kan rijden. De auto is welkom maar dient zich aan te passen. De inrichting van de straat is daarin belangrijk. Daarom voegen we geen elementen toe waar de automobilist 'rechten' aan kan ontlenen. Elke suggestie van een rijbaan wordt vermeden.

Ontwerp
Door het verdwijnen van parkeervakken ontstaat ondergronds meer ruimte voor boomwortels. Hierdoor komen de bomen op 10 meter afstand van elkaar, in plaats van 15 meter. Zo is in het nieuwe conceptontwerp ruimte voor 28 in plaats van 18 bomen. Dit heeft een gunstig effect, bijvoorbeeld bij het voorkomen van hittestress en voor vogels en andere dieren.

In het nieuwe conceptontwerp maken we ruimte voor verschillende doelen die elkaar afwisselen gedurende de dag. Om zoveel mogelijk ruimte te hebben houden we de boomspiegels zo klein mogelijk. Plantvakken beperken de ruimte en passen niet binnen het historische karakter van de grachtengordel. In de strook langs de pothuizen ontstaat ruimte voor initiatieven van bewoners. Zoals een bankje, plantenbak of geveltuintje. Een verschil in de bestrating geeft aan tot waar bewoners deze objecten mogen plaatsen.

Ondanks dat zoveel mogelijk ruimte wordt gemaakt op straat, is het noodzakelijk om voldoende fietsenrekken te plaatsen. Er zijn 100 fietsenparkeerplaatsen ingetekend in het nieuwe conceptontwerp.

Verkeersregels
De nieuwe straat wordt aangeduid als "erf". Dit betekent dat:

- voetgangers over de volle breedte van de kade mogen lopen;
- auto's stapvoets moeten rijden (maximaal 15 km/u);
- auto's alleen in parkeervakken mogen parkeren, en die zijn er niet;
- auto's mogen kort halteren om te laden en lossen;
- de mogelijkheid bestaat om gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen;
- de rijrichting niet verandert.

Verkeersaanbod en circulatie
Richtlijnen stellen dat de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aantasten. Een exacte bovengrens voor het aantal auto's is er niet, maar vaak wordt uitgegaan van maximaal 1.500 motorvoertuigen per etmaal. Voor een parkeervrije kade is dit waarschijnlijk aan de hoge kant en zal het beter tot z'n recht komen als er nog minder verkeer rijdt.

Een ander uitgangspunt van een erf is dat het alleen gebruikt mag worden door bestemmingsverkeer. Daarom wordt gewerkt aan een circulatieplan. Hierbij kijken we verder dan alleen dit stuk van de Herengracht. De ervaring leert namelijk dat maatregelen die slechts betrekking hebben op een klein stukje vaak ergens anders weer tot overlast leiden. Vanuit het

project Aanpak Westelijke Grachtengordel wordt gewerkt aan een plan waarbij de circulatie in de hele wijk integraal wordt bekeken.

Pilot of experiment?

Het nieuwe conceptontwerp voor de Herengracht 1 tot 103 is voor een definitieve inrichting. Er is geen sprake van een experiment. Wel is dit het eerste deel van de grachtengordel dat op deze manier wordt ingericht. De Herengracht 1 tot 103 kan als voorbeeld gebruikt worden.

De nieuwe inrichting van Herengracht 1 tot 103 is niet bedoeld om grootschalig toe te passen op de gehele grachtengordel. Als deze wens bij andere delen van de grachtengordel bestaat, is een meer omvattend plan nodig. Er is dan een oplossing nodig voor het auto parkeren en verkeerscirculatie binnen de grachtengordel. Daarnaast zal deze manier van inrichten opgenomen worden in standaardregels voor de inrichting van de openbare ruimte in Amsterdam.