Aan de hand van de bijgesloten toelichting wil ik mijn commentaar op het inrichtingsvoorstel van Herengracht 1-103 verduidelijken. Een deel van mijn betoog is afkomstig van de aantekeningen die ik ten behoeve van recente hoorzitting heb opgesteld. De verschillende onderwerpen die in de genoemde toelichting aan de orde zijn gesteld, worden in volgorde behandeld. Helaas heb ik mij moeten beperken tot deze notitie. Mijn schrijven is door omstandigheden in Schotland geproduceerd. Hierdoor was het niet mogelijk een grondige analyse te geven, waarvoor mijn excuses.

Toelichting parkeervrije Herengracht 1-103

Aanleiding

…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.***

Commentaar:
Als bewoner van de Langestraat impliceerde deze afsluiting extra overlast door extra verkeer. Het ontstaan van ruimte geldt slechts voor een relatief klein deel (qua inwonertal) van het gebied. De Langestraat telt beduidend meer bewoners dan Herengracht 1-103.

Na een confrontatie met de gevolgen van de afsluiting van het Singel als gevolg van kadewerkzaamheden, oneven zijde, in 2018, verplaatste het noordelijke verkeer op de Singel zich grotendeels naar Langestraat en in 2e instantie naar de Herengracht. Na de plaatsing van vezips op beide zijden van de Singel verplaatste het verkeer zich naar Herengracht en in 2e instantie naar de Langestraat. Na korte tijd werd de Herengracht afgesloten wegens de gevaarlijke kadesituatie. In de loop van 2019 is de Langestraat de eerste (illegale) alternatieve noordelijke route voor het verkeer afkomstig uit o.a. de Nieuwezijds. Illegaal omdat de Langestraat slechts bereikt kan worden door vanaf de Herengracht tegen de rijrichting op de Blauwburgwal in naar de Langestraat te rijden. Herhaaldelijke verzoeken om handhaving zijn genegeerd door de gemeente. Naar schatting tenminste 60% van het verkeer in de Langestraat in noordelijke richting heeft gebruik gemaakt van deze illegale toegang.
Het ontstaan van ruimte zoals boven vermeld wordt niet overal zo beleefd!

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.

Commentaar:
Ondanks de nodige opmerkingen over de flinke gevolgen voor een nauwe (ca 7.2 mtr) straat met hoge huizen direct aanpalend aan de Herengracht heeft men het noodzakelijk geacht geen letter te besteden aan de gevolgen van de gemeentelijke plannen voor die meest betrokken aanpalende straat, de Langestraat.

Van verkeersruimte naar multifunctioneel gebruik

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***

Commentaar:
De realisering van de gemeentelijke ambities is sterk afhankelijk van de wijze waarop het verkeer in het betrokken gebied wordt geregeld, inclusief de mate van gebruik van de verschillende vervoermiddelgebruikers. Het heeft nauwelijks zin om over herinrichting te discussiëren als niet bekend is wat de intensiteit van het gebruik is van de voertuiggebruikers.

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.

Commentaar:
Geen enkele aandacht is besteed aan de regeling van het parkeren op het nieuwe woonerf. Aan de gracht wordt 10 tot 15% van de parkeergelegenheid overdag in beslag genomen door wagens van aannemers ed. Uitgaande van de oude situatie, zeg 5 a 7 auto's. Kunnen die permanent blijven staan? Gecombineerd met de overige bezorgdiensten wordt het straatbeeld al duidelijk onoverzichtelijk. Voeg daar nog enkele auto's van bewoners aan toe, die overal kort kunnen worden geparkeerd en waarover geen enkele regeling bekend is, dan begint het ambitieuze toekomstbeeld al redelijk te kraken. Ongetwijfeld zullen wij nog geconfronteerd worden met het begrip 'handhaving', maar aangezien de gemeente een broertje dood heeft aan dat begrip, zal ook het achterwege blijven van een forse noodzakelijke verhoging van het toezicht, het hoogstaande ambitieniveau sterk onder druk zetten.

Commentaar vervolg:

Interessant wordt het 'leegte' principe op de Langestraat wordt toegepast. Een hoge gebruiksintensiteit in een ruim 7 meter brede straat vraagt om een strikte scheiding van verkeer. Wat betreft het werelderfgoed, ook deze van oorsprong 16e eeuwse straat valt onder het werelderfgoed. En meer ruimte om elkaar te ontmoeten, is alleen goed realiseerbaar bij een zeer drastische verlaging van het verkeer.



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***.

Commentaar:
De betrekkelijkheid van de 'gedeelde ruimte 'filosofie' blijkt direct als wij naar de situatie van de Langestraat kijken. Een vluchtige bestudering toont aan, dat een strenge afscheiding van de ruimte waar de voetganger mag komen, van existentieel belang is. Er moeten ruimtes zijn waar alleen de voetganger mag komen. Een shared space is wel het allerlaatste wat voor de veiligheid van de voetgangers nodig is. En dat geldt voor elke ruimtelijke indeling waar er sprake is van intensiteiten die liggen boven het niveau van de gemeentelijke artist impressions!

….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***.

Commentaar:
Gevaarlijke wartaal. Maak eens een aantal video's op plaatsen die enigszins voldoen aan de criteria van 'shared space'. Zorg er wel voor dat de filmmaker adequaat is verzekerd!

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.

Commentaar:
Vervolg wartaal! Dit gaat de 1e locatie in Amsterdam worden waar de verkeersdeelnemers zich voorbeeldig gaan gedragen. Over welk geheim instrumentarium beschikt de gemeente om deze braafheid te realiseren?

Verkeersregels

De nieuwe straat wordt aangeduid als ***"erf".*** Dit betekent dat:
- voetgangers over ***de volle breedte van de kade*** mogen lopen;

Commentaar: de Heer hebbe hun ziel!
- auto's stapvoets moeten rijden (maximaal 15 km/u);

Commentaar: 8e wereldwonder als dit gaat gebeuren!
- auto's alleen in parkeervakken mogen ***parkeren***, en die zijn er niet;

Commentaar: fietsers op Oma fietsen, scooters, motoren en de rest zullen een geparkeerd voertuig aan twee kanten kunnen passeren, zie verder commentaar hierboven bij 'voetgangers'.
- auto's mogen ***kort halteren om te laden en lossen***;

Commentaar: ook onderdeel van het 8e wereldwonder, zie ook eerdere opmerkingen over handhaving.
- de mogelijkheid bestaat om gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen;

Commentaar: die worden zo streng getoetst, waardoor er alleen in het hiernamaals nog recht op een eigen plaats kan worden verkregen!
- de rijrichting niet verandert.

Commentaar: rijrichting is een begrip uit de 19e eeuw. Zelfs voor auto's geldt dit in beperkte mate.

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.***

Commentaar: gelukkig blijkt uit de gegevens van de Dienst Verkeersonderzoek, dat die grens van 1500 motorvoertuigen per dag bij ons in de buurt nog niet wordt gehaald (in een normale situatie waar alle werkzaamheden in onze buurt aan het wegennet ed zijn afgewikkeld). In het verleden, zeg maar voor 2019/2020 was het aantal voertuigen op de Herengracht per etmaal 568 en 847 in de Langestraat. Moet bekennen dat deze Langestraat raming volgens mijn bescheiden bewonersinvoeling aan de hoge kant lijkt. Waarschijnlijk veroorzaakt door een model aberratie veroorzaakt door een bijstelling van een Werelderfgoedliefhebbende ambtenaar bij de dienst Verkeersonderzoek.

	2020	**2025**	**2030**	**2040**
Brouwersgr- Singel, link 203107	1415	1421	1375	1427
Herengr - Brouwersgrl, link 24113	568	550	340	325
Langestraat, verschil	**847**	**871**	**1035**	**1102**

Singel - Blauwburgwal, link 203076	197	218	227	248

*N.B.: Het Verkeersmodel is geschikt om uitspraken te doen over de grotere, doorgaande wegen binnen de gemeente Amsterdam. Voor het onderliggend wegennet maakt het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) een minder goede inschatting, deze gegevens staan daarom niet op de website. Daarnaast betreft het alleen wegen waar de gemeente Amsterdam wegbeheerder is. Rijkswegen en provinciale wegen worden daarom niet weergegeven. Interactieve kaart: **https://maps.amsterdam.nl/verkeersprognoses**.*

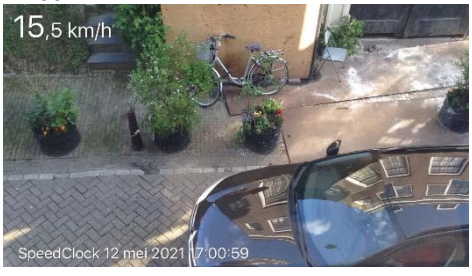
Als we er vanuit gaan dat het aantal motorvoertuigen op de Herengracht zonder verdere maatregen op circa 1400 gedeeld door 2 (helft door Langestraat), dan kunnen met tevredenheid constateren dat het aantal van maximaal 1500 per etmaal nog voldoende ruimte voor groei geeft. 1500 motorvoertuigen, duizenden overige voertuigen, het feest kan niet op. 1500 motorvoertuigen per dag, 63 gemiddeld per uur en dan nog die duizenden overige voertuigen. Men moet zich daadwerkelijk afvragen, of de opvangcapaciteit van de Langestraat wel toereikend is. Maar gelukkig, in de toelichting wordt geconstateerd dat deze aantallen waarschijnlijk aan de hoge kant zijn! De kade zal beter tot haar recht komen als er nog minder verkeer rijdt.

De geplaagde lezer heeft recht op enige echte verkeersbeelden uit onze buurt, waarbij toevalligerwijs gekozen is voor beelden uit mijn laatste verkeerstelling, te weten 12 mei 2021. Nogmaals toevalligerwijs was er gedurende deze telling bezoek. Een deel van de activiteit is rechtsboven in de opnamen terug te zien.
Uit het grote aantal voertuigwaarnemingen van die dag, inclusief de 2-wielige, is een tijdvak van 1uur gekozen. Tijdens deze periode vonden ook een borrel plaats, waardoor er helaas gerekend moet worden op een negatieve invloed op de rijsnelheid!

De waarnemingsperiode wordt feestelijk ingeluid door een marathonloopster (16.58)



17.00



17.01



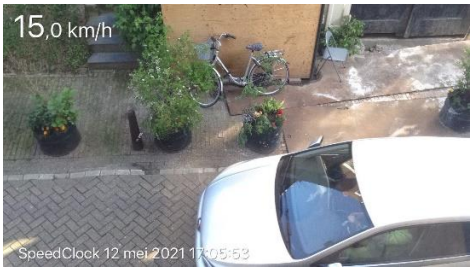
17.03



17.04



17.05



17.05



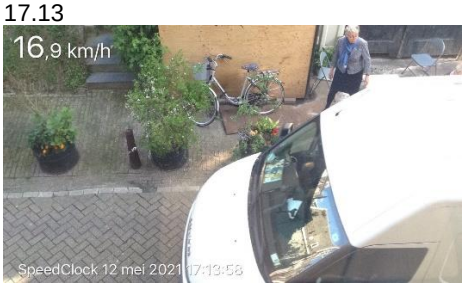
17.11



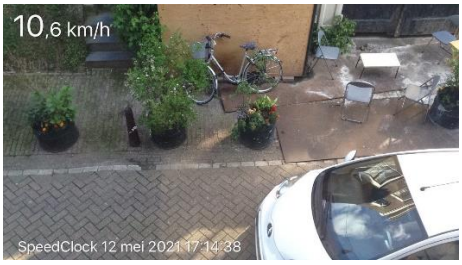
17.17



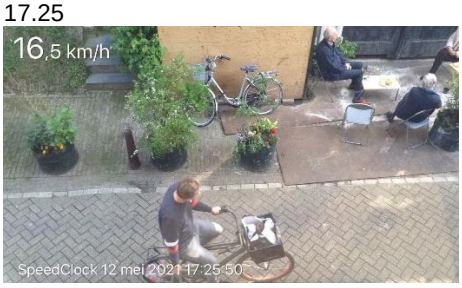
17.13



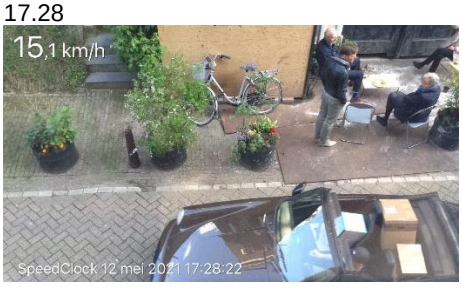
1714



17.25



17.28



17.30



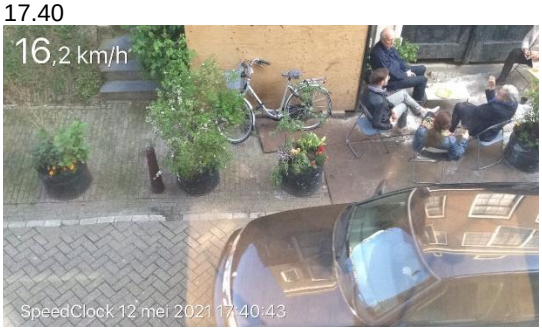
17.32



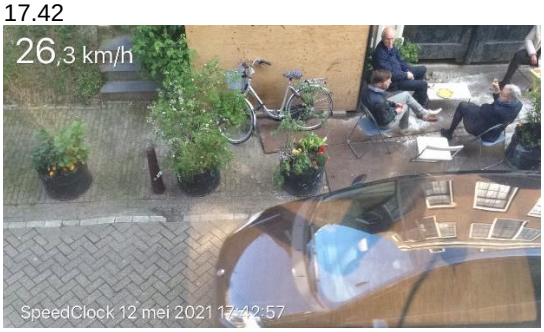
17.36



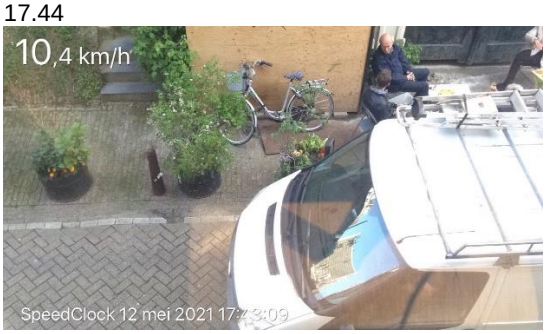
17.40



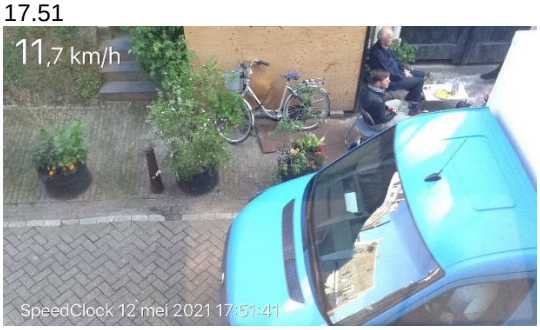
17.42



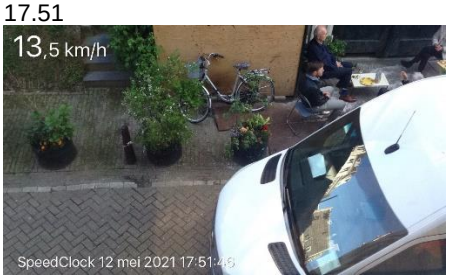
17.44



17.51



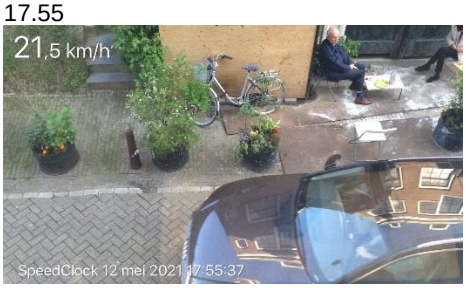
17.51



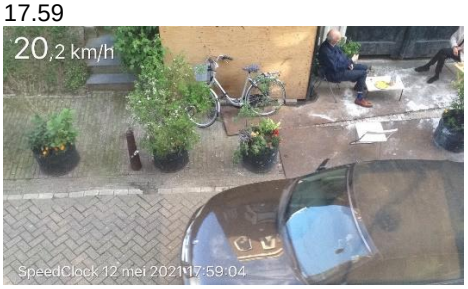
17.54



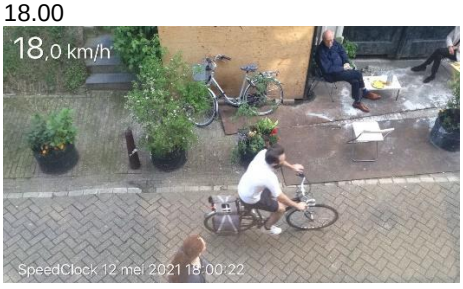
17.55



17.59



18.00



Om 21.29 een scooter van een verrassende kant



Om 9.35 een ouke baas die haast had



Maar zo gaat het worden, Herengracht 2024!



De toelichting vervolgt:
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***.

Commentaar:
Wij verheugen ons al intens op de discussies over het bestemmingsverkeer. Altijd al de indruk gehad dat er tijdens eerdere discussie o.a. over de knip op de Nieuwezijds niet alle puntjes op de i zijn gezet.

Jammer dat zo'n plan niet is gemaakt rond 2019, toen besloten werd de Prins Hendrikkade te knippen, de Paleisstraat uit de voertuigroulatie te halen en op de Nieuwezijds Voorburgwal het uitgaande, noordelijke verkeer voortaan via de grachtengordel te leiden.

De voorbereidingen voor de overtocht vragen om aandacht. Mijn commentaar op de standaardregels gaat u helaas missen.

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.